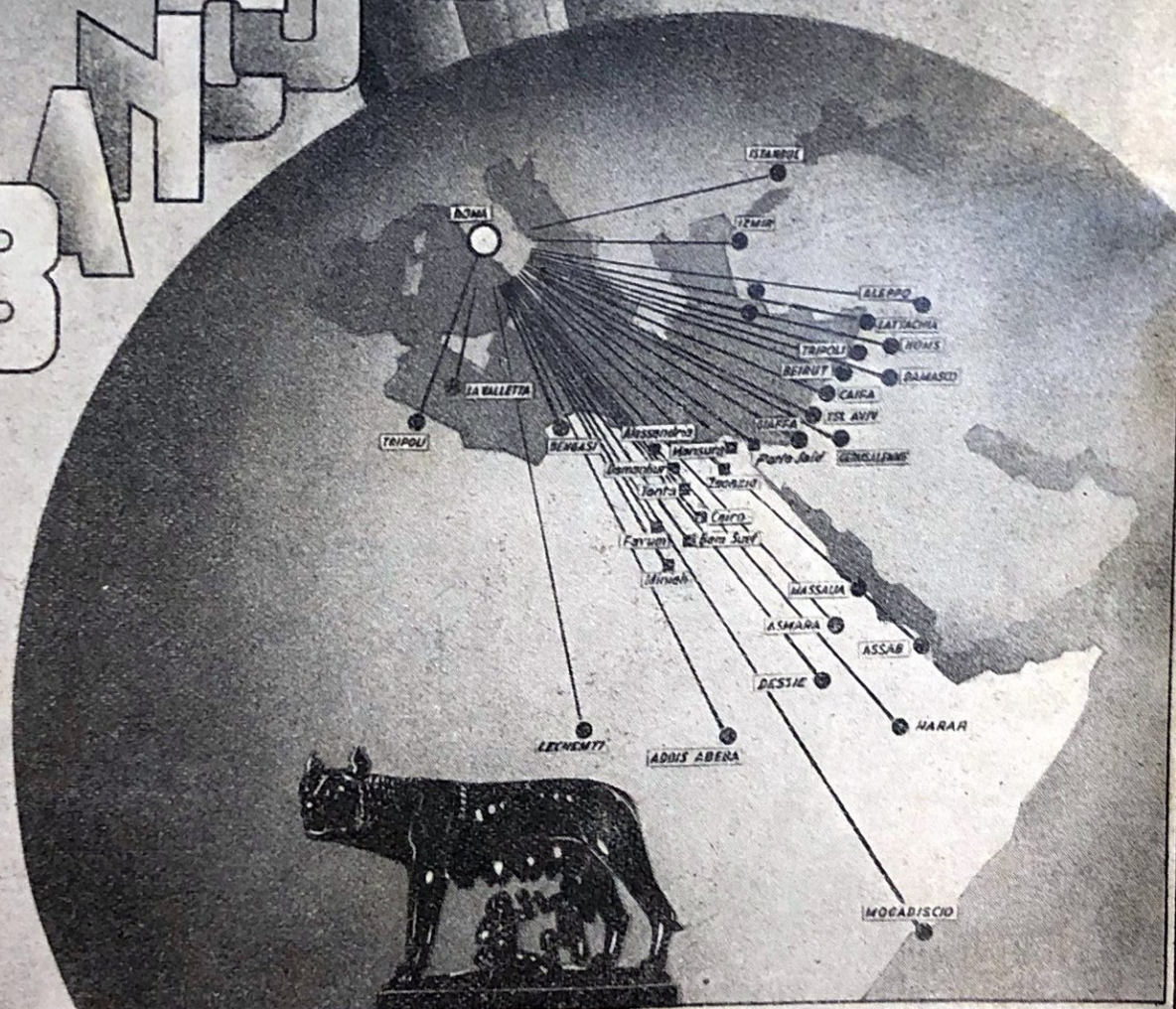
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 3 MARZO 1937 - XV E. F.

LLOYD TRIESTINO
SOCIETA' DI NAVIGAZIONE

IL BANCO DI ROMA
ROMA
IZMIR
ALEPPO
LATTACHIA
HOMS
TRIPOLI
BEIRUT
DAMASCO
CAIFA
TEL AVIV
GIAFFA
LA VALLETTA
TRIPOLI
BENGASI
Alessandria
Porto Said
Damanhur
Tanta
Cairo
Fayum
Beni Suef
Minieh
MASSAUA
ASMARA
ASSAB
DESSIE
HARAR
LECHEMTI
ADDIS ABEBA
MOGADISCIO
NEL MEDITERRANEO E
NELL'IMPERO ETIOPICO

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 3
MARZO

SOMMARIO

DIEGO ANGELI - I Giardini del Vaticano . . . . . . pag. 145
C. ALBERTINI - Nel secondo centenario della morte di Antonio Stradivari . . . . » 156
Fervore di opere e apporto di civiltà in A. O. I. . . . . » 163
N. ALETTA - Una nuova risorsa mineraria italiana: «La Bentonite» . . . . » 164
Le vecchie e le nuove vie dell'Impero . . . . » 169
N. BARBANTINI - La Mostra del Tintoretto a Ca' Pesaro . . . . » 170
G. P. BOGNETTI - In Valtellina: castelli che scompaiono e castelli che risorgono . . . » 176
C. GIORGIERI CONTRI - Visite di buona vicinanza . . . . » 181
G. CAPUTO - Tolemaide . . . . » 192
G. VOTA - Asmara, emporio dell'A. O. I. . . . . » 198
A. LANCELLOTTI - Come nasce un'Esposizione . . . . » 205
Vita del Touring . . . . » 211

Notiziario: Turismo - Ali nel Cielo - Automobilismo - Ciclo-Moto-Turismo - Comunicazioni - Varie - Tra i libri.

In copertina: Venezia - Il bacino di San Marco (Dipinto di V. Colucci).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA„ PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

TURISMO

IL REGOLAMENTO-TIPO PER LA CIRCOLAZIONE URBANA

La Commissione Interministeriale appositamente nominata, della quale han fatto parte, oltre agli organi dei Dicasteri interessati, esperti ed eminenti personalità, ha recentemente diramato ai Podestà delle maggiori città italiane il testo del regolamento urbano unificato, al quale ogni Comune è invitato ad uniformare i propri regolamenti di viabilità e di circolazione.

L'unificazione dei regolamenti municipali è indubbiamente uno dei bisogni maggiormente sentiti dai turisti d'oggi, e specialmente dagli automobilisti. La notevole libertà concessa ai Comuni dal Codice Stradale vigente, che non delimita il campo delle possibili iniziative municipali in tema regolamentare, purchè esse non siano contrarie al Codice stesso — e le non poche libertà che per conto loro alcuni Comuni s'eran prese interpretando molto elasticamente la condizione della non contrarietà; nonchè si aggiunga, la mania di disciplinare ad ogni costo tutto il regolamentabile, anche senza una stretta necessità, propria di alcuni centri urbani di non primissima importanza — tutto ciò aveva determinato una situazione curiosa. Norme contrastanti tra città e città; manovre qui troppo libere e rimesse al disordinato arbitrio dell'utente, là troppo strettamente e irrazionalmente disciplinate; segnalazioni discordi o qui presenti e là mancanti; interpretazioni difformi d'uno stesso articolo del Codice Stradale; consuetudini sovrapposte alla legge: tutto ciò non rappresenta certo un vantaggio nè per l'ordine e la sicurezza della circolazione, nè per l'attività del singolo, che circolando fuor della sua città abituale è esposto a tutti i rischi, cominciando da quello — veniale, ma non perciò meno seccante — di raccogliere una buona messe di contravvenzioni.

Il Codice e i Regolamenti.

Era dunque urgente provvedere ad un processo di fusione dei vari regolamenti e progetti, raccogliendo di ognuno il meglio e il più facilmente generalizzabile, colmando le lacune scoperte dalla continua evoluzione della circolazione urbana, trapiantando i più riusciti esperimenti della viabilità estera, il tutto condensato in un testo che potesse servire tal quale per le principali città, e con l'abbandono di qualche gruppo di disposizioni superflue per i centri minori. Questa appunto è la materia elaborata dalla Commissione.

Forse l'ideale sarebbe di giungere a un Codice Stradale semplice, razionale, di pochi articoli fondamentali, mnemonico, da insegnarsi addirittura, letteralmente, nelle scuole, di valore permanente quanto può essere una legge essenzialmente tecnica: complesso di norme sufficienti, se ben conosciuto ed applicato, per la viabilità rurale e nei centri minori. Tutto il resto, tutta la casistica minuta e legata a condizioni transitorie o riflettente l'evoluzione del traffico urbano e le eventuali innovazioni tecniche che la interessano, tutto ciò potrebbe far parte di un corpo regolamentare unico emanato dallo stesso legislatore: regolamento senza pretese di perpetuità, modificabile eventualmente anno per anno (quasi staremmo per dire ad epoca fissa, come gli orari ferroviari) anche su semplice iniziativa ministeriale. Elastico insomma, duttile, e perciò razionale, utile e completo.

È possibile, ed augurabile, che l'attuale riforma costituisca il primo passo verso il necessario organico sdoppiamento. Il vigente Codice Stradale, come la dottrina e la pratica hanno sempre posto in rilievo, è rapidamente invecchiato. Molte norme attendono di essere radicalmente rivedute, molte altre di passare in un testo legislativo di minor impegno e più maneggevole. È diffusa impressione che ad un rimaneggiamento di questo genere si debba giungere a non lunga scadenza: ottima sarà dunque l'occasione per creare, sull'esperienza acquisita attraverso i regolamenti comunali unificati, l'auspicato regolamento unico nazionale.

Questo carattere sperimentale che noi attribuiamo allo schema di regolamento-tipo, di cui divulghiamo nelle righe che seguono le norme salienti, ha il suo peso nel giudizio complessivamente favorevole che lo schema ha incontrato. Se perfetto in qualche parte non è, tale potrà diventare. Per questa ragione ci riserviamo, oggi o in apposita successiva sede, di studiarne anche sotto il profilo critico le parti più interessanti.

Nomenclatura.

Il nuovo regolamento tipo consta di 79 articoli, per la maggior parte di minuto e diffuso contesto, raggruppati in 11 capi: Norme generali; Occupazioni di suolo pubblico; Carico e scarico di cose; Fermate, sosta e parcamento; Norme di circolazione comuni a tutti i veicoli; Norme speciali per i carretti a mano con e senza ausilio meccanico; Norme speciali per i velocipedi e i motocicli; Norme speciali per i pedoni; Disposizioni generali e norme transitorie.

Ci limitiamo, naturalmente, ad uno sguardo ai capi che più direttamente possono interessare l'attività turistica e automobilistica, e più specialmente a quelle norme che alterano, superano o integrano le disposizioni generali già note del vigente Codice Stradale. A quest'ultimo è fatto espresso e frequente riferimento dal regolamento anche per il rinvio alle relative sanzioni, nel qual caso il regolamento suona come una semplice avvertenza interpretativa, nel senso che una determinata fattispecie viene implicitamente dichiarata compresa nell'ambito di un dato articolo del Codice. In tali casi, la contravvenzione è sempre oblazionabile in via breve nella misura fissa prevista dal Codice, di L. 25 per gli autoveicoli e L. 10 per gli altri casi. In tutte le altre contravvenzioni, per le quali il regolamento stesso prevede apposite sanzioni, è indicata, articolo per articolo, la speciale oblazione in via breve ammessa, che va da L. 2 a L. 25, con una media di L. 10.

Il capo 1° del regolamento-tipo offre di notevole un elenco completo, che per la prima volta compare in un testo legislativo, di tutte le specie di veicoli immaginabili, distinguendoli in veicoli ordinari e in veicoli lenti (non suscettibili di superare i 15 km.-ora).

Analoga nomenclatura è fatta per le denominazioni topografiche stradali. Novità da rilevare sono: la distinzione tra *marciapiede* (marciapiede a livello diverso dalla carreggiata) e *banchina* (marciapiede pedonale a livello); nonchè fra le tre unità che l'art. 29 Codice Stradale confonde: il *crocevia* la *biforcazione* e la *dira-*

mazione (coincidente quest'ultima con lo *sbocco* o *immissione*).

L'art. 4 consente ai Comuni di applicare in pratica e facoltà date loro dall'art. 23 primo comma del Codice della Strada, rimasto finora teorico quasi dappertutto: i Comuni potranno, senza condizioni nè sostanziali nè formali, vietare o limitare la circolazione per « ciascuna via o piazza della città o per determinate categorie di utenti ». Fermo l'obbligo dei cartelli indicatori.

L'art. 10 disciplina l'ubicazione dei distributori di carburanti « impiantati in modo che i veicoli non siano obbligati a compiere manovre, a disporsi o a sostare in maniera contraria alle norme di viabilità. Essendo permessa dal regolamento solo la fermata alla mano destra, molti distributori situati in strade strette potranno praticamente eseguire i rifornimenti ai veicoli circolanti in un senso solo, dato che gli altri non potranno compiere la manovra del mezzo giro appunto per la non sufficiente larghezza della strada.

La *fermata*, la *sosta* e il *parcamento* sono caratterizzati e differenziati dall'art. 32: ottimo lavoro di esegesi linguistica, che non ha però effettiva rispondenza nel regolamento, dove le stesse norme della fermata valgono per la sosta (ivi compreso il divieto di scendere dai veicoli verso il centro della strada, se ciò può compromettere la sicurezza del traffico) e dove non è dato scorgere alcuna giuridica differenza tra la sosta e il parcamento, se non che quest'ultimo viene effettuato nelle località appositamente riservate dall'Autorità competente (ma il parcamento fuori di queste località non diverrà *ipso iure* una semplice sosta, e come tale lecito ovunque non sia espressamente vietato?).

Possiamo dunque riepilogare congiuntamente le norme che reggono questa importante disciplina.

La complessa disciplina delle soste.

Oltre alle limitazioni e cautele imposte dall'art. 24 Cod. Strad. (divieto generico d'intralcio della circolazione, di arresto su strada stretta che non permetta agevolmente gli incroci, sui binari, ecc.; obbligo pel conducente di prendere, prima di abbandonare il veicolo, le opportune cautele per prevenire accidenti) il regolamento comporta le seguenti disposizioni speciali:

— Obbligo tassativo di arrestarsi sul lato destro rispetto alla propria direzione di marcia (senso di marcia apparente del veicolo).

— Obbligo, se si vuole o si deve accostare l'opposto margine della via, di invertire la posizione di marcia del veicolo « compiendo un mezzo giro », senza manovre intralcianti, e cioè, riteniamo, senza marce indietro. Se la larghezza della via è insufficiente, i veicoli debbono imboccare una traversa (e quindi, se si tratta di una fermata necessaria in quel determinato punto, compiere il giro dell'intero isolato — sensi unici e altri ostacoli permettendo — per tornare sui propri passi a giro compiuto; ovvero abbandonare il veicolo nella vicina traversa, se anche qui la sosta non è preclusa dall'osservanza del punto seguente).

— Divieto di sostare su strade con carreggiate inferiori ai 10 metri, quando l'opposto lato della via già sia occupato, alla stessa altezza, da veicoli sostanti (divieto opportunissimo, da interpretarsi estensivamente nella condizione della « stessa altezza », perchè anche due veicoli leggermente sfalsati ingombrano effettivamente i transiti).

— Obbligo in ogni caso di rasentare il marciapiede destro, recando il minore ingombro possibile.

— Nel caso di arresto in colonna, interrompere la colonna in corrispondenza delle trasversali, lasciandone liberi gli sbocchi.

— Divieto di sostare a meno di dieci metri dal prossimo crocicchio, o davanti ai portoni, passaggi carrabili, ecc., di proprietà private.

— Mancando i marciapiedi rialzati, e consigliando la strettezza della via di arrestarsi molto a destra, lasciare pur sempre tra il veicolo e il muro uno spazio sufficiente al transito dei pedoni (riteniamo che in tali casi la banchina pedonale a livello possa essere sormontata in parte).

— Facoltà di prescrivere la sosta da un sol lato, o in centro strada, su una o due file (nel quale ultimo caso bisogna disporsi a destra) o anche a spina di pesce o a pettine, avendo cura però che nessuna parte del veicolo sporga sul marciapiede.

— Divieto in ogni caso di sostare: nella carreggiata centrale delle strade a triplice carreggiata; presso i semafori a colonna o in modo da occultare la vista di segnali o cartelli; in corrispondenza delle fermate auto-filo-tramviarie a livello; tra il salvagente rialzato delle fermate tramviarie e il marciapiede; nelle zone di stazionamento delle vetture pubbliche.

In tutti gli altri casi il divieto di sosta va segnalato *in loco*, a discrezione dell'autorità comunale. Può pure esser prescritto (e segnalato) che nelle vie a senso unico la sosta avvenga a sinistra. Ottimo e razionale criterio, la buona prova del quale potrà portare un giorno — così ci auguriamo — a riconoscerlo assai meno pericoloso e sotto ogni aspetto preferibile alla doppia inversione del senso di marcia (in arrivo e in ripartenza) anche sulla via a doppia circolazione, quando si debba sostare accostando il ciglio sinistro per poi proseguire. Già altra volta dimostrammo su queste colonne con grafici e larga copia di argomenti (ved. « Una originale proposta per le soste urbane » dicembre 1935, pag. 378). i vantaggi della sosta a mano libera, purchè da un solo lato della via, determinato in ogni singolo isolato dal primo sostante. Per ora, comunque, il regolamento segue il criterio diametralmente opposto: meticolosa è la sua cura nel prescrivere e nel ripetere che la direzione apparente del veicolo fermo deve sempre e tassativamente corrispondere alla sua destra, anche se non sia agevole comprendere il perchè, quando è pur lecito al veicolo di portarsi a sinistra per superare, per imboccare una traversa, ecc.; se a metà d'un superamento esso si arresta per poi riprendere dopo qualche tempo, con le ovvie e facili cautele del caso, non si vede perchè debba meritarsi il *pollice verso*.

I rapporti coi tram.

Gli articoli 36 e 37 disciplinano i parcamenti e i posti di custodia: opportunamente è stabilito che un posto di custodia a pagamento non venga autorizzato se nelle immediate vicinanze non vi è un parcamento gratuito di almeno uguale capienza. Ovvie sono le altre norme di questi due articoli, già attuate nella pratica d'oggi.

Più importante è la successiva disciplina (art. 38) del sorpassamento delle vetture tramviarie. All'uopo sono previste cinque ipotesi:

1° Se il binario è al centro della carreggiata, sorpasso soltanto a destra;

2° Se il binario è su un lato della carreggiata, sorpasso dall'altro lato;

3° Se i binari sono accoppiati al centro della carreggiata, sorpasso soltanto a destra;

4° Se i binari sono accoppiati su un ato della carreggiata, sorpasso soltanto a destra;

5° Se i binari sono ai lati estremi della carreggiata, sorpasso a sinistra.

È sottinteso, noi riteniamo, che si tratti di binari a livello, su area sfruttabile anche dai veicoli: se il tram è in sede propria (banchina rialzata o viali esclusivi) va evidentemente considerato inesistente da chi percorre la carreggiabile.

Le cinque norme surriportate sono ovvie e lodevoli, ad eccezione della quarta, di cui non si comprende la ragione e che può dar luogo a inconvenienti pratici. Se il doppio binario è *da un lato*, è presumibile che l'autoveicolo pel quale i binari rimangono alla destra abbia verso l'opposto lato spazio sufficiente per transitare, per incrociare a sinistra il tram che gli viene incontro, per superare a sinistra un altro veicolo. Perchè mai dunque deve astenersi dal superare il tram di pari direzione, che transita all'estremo ciglio destro, cioè distanziato dal nostro autoveicolo di almeno la larghezza del controbinario e relativo spazio di rispetto, e di cui i passeggeri salgono e scendono verso il marciapiede, cioè dal lato opposto del veicolo superante, quando si ammette di poter rasentare il tram di senso opposto, che scarica e carica proprio in centro-strada, davanti alla traiettoria del nostro veicolo? Per quale sfumatura, che ci sfugge, il caso in oggetto differisce dai tram marcianti nei due sensi sull'*unico* binario di estrema destra (ipotesi n. 2), che pure van superati a sinistra?

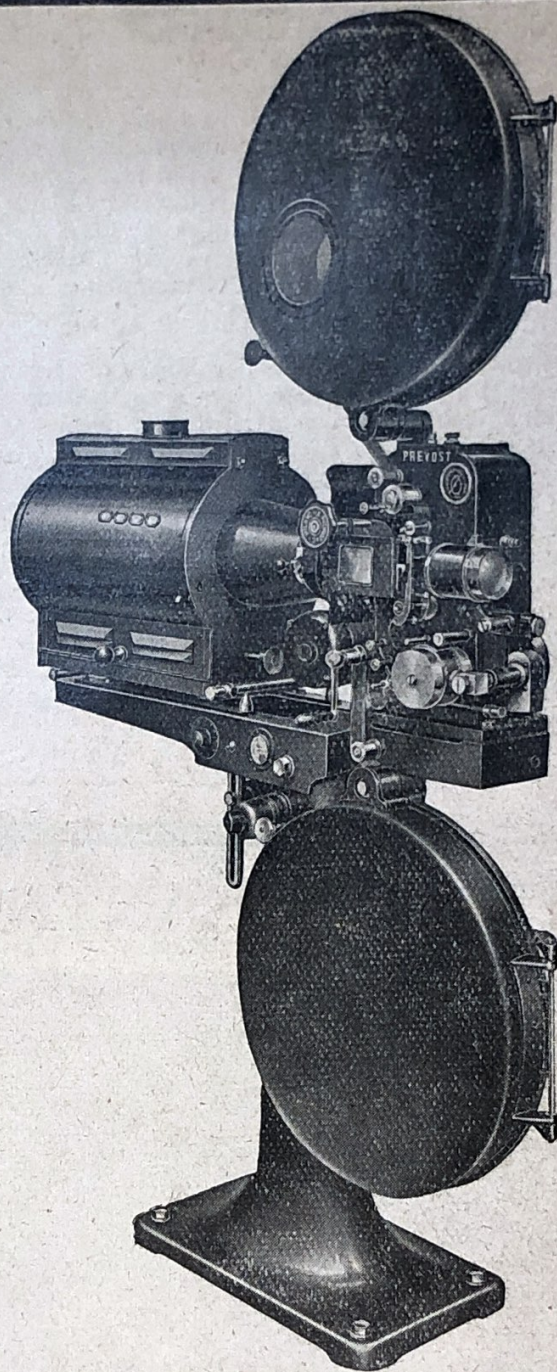
È certo che in molti casi la 4ª norma sarà di difficilissima attuazione: se i binari sono *su un lato*, quello di destra occupa evidentemente l'estrema destra della carreggiata: dove passerà il veicolo superante? La norma equivale dunque al divieto perentorio di superare: il che, sui larghi viali che soli conservano, in qualche città, i binari così disposti, rappresenta una limitazione perfettamente inutile o peggio. Si tratta evidentemente di una svista materiale, che è probabile verrà rettificata.

Manca, in questa disciplina, la conferma che la presenza del binario su un solo lato impone la sosta dei veicoli sull'altro lato, senza riguardo al fatto ch'essi risultino a destra o a sinistra rispetto al senso di marcia proprio: ma la norma, del resto già seguita, ci pare ovvia e sottointesa. Oppure si vorrà che anche in questo caso il veicolo compia il doppio semicerchio per arrestarsi sulla fatidica mano destra apparente? In tal caso un esplicito chiarimento sarebbe desiderabile.

Sorpassi, senso unico e giratorio.

Le altre norme di circolazione comuni a tutti i veicoli possono così riassumersi:

È vietato superare altri veicoli ai crocevia e alle biforcazioni. Riteniamo che tale norma sia estesa anche al superamento sulla sinistra del tram: suo scopo è di impedire che il veicolo svoltante dal ramo sinistro dell'incrocio verso la propria destra trovi la strada occupata da un veicolo procedente fuori mano e non possa così accordargli la precedenza dell'art. 29 Cod. Strad. Più chiaramente e perentoriamente si potrebbe prescrivere che è in ogni caso vietato l'abbandono della propria destra per qualunque motivo quando *dalla sinistra* si immetta una strada intersecante o sboccante: questo così in città, come fuori (irrilevante invece la semplice immissione di una strada *da destra*, in corrispondenza della quale anzi il veicolo superando costituisce baluardo, indice di via libera e riduzione del tempo d'impegno dello sbocco pel contemporaneo transito del superato e del superante).

È vietato fermare il veicolo invadendo anche in minima parte le zone di attraversamento pedonale: e tali zone, segnalate da chiodi o strisce, vanno sempre traversate con particolare cautela ed a velocità ridottissima (art. 40): si è così evitato di dare la precedenza assoluta

ai pedoni negli attraversamenti, il che avrebbe potuto generare gravi ritardi nella circolazione dei veicoli.

Il cambiamento di direzione, ai crocicchi disciplinati da un vigile, deve essere segnalato a mano o meccanicamente al vigile stesso (norma superata per alcune categorie di veicoli dal nuovo obbligo del segnalatore meccanico visibile anche dalla direzione di marcia). È fatto espresso obbligo di ritirare la segnalazione non appena cambiata direzione (bene! le molte frecce oggi emergenti in rettilineo per dimenticanza del guidatore renderanno così passibili di sanzione).

Importante è la definitiva prescrizione, senza bisogno di espressi cartelli *in loco*, del senso unico che va rispettato nelle strade divise longitudinalmente in sezioni; se la divisione (mediante siepi, viali, banchine, rialzi, salvagenti, ecc.) è unica (strada a due sezioni) va percorsa la sezione destra; se è duplice (strada a tre carreggiate) va percorsa la sezione di destra o quella centrale, salvo cartelli in contrario. Naturalmente la norma cessa di valere se tutta la strada nelle sue varie sezioni è a senso unico.

I veicoli lenti e i velocipedi devon sempre percorrere, sulle strade a tre carreggiate, la sezione di destra anzichè quella centrale. In ogni altro caso devono tenere l'estrema destra della carreggiabile, anche se a senso unico. I veicoli veloci, se l'ampiezza della strada lo consente, possono formare una seconda colonna di marcia a sinistra dei primi, senza evadere dalla mezzaria.

Dove è tracciata una linea spartitraffico, questa, e non la reale mezzaria della strada, determina le zone spettanti alle due direzioni, come si evince dall'art. 43.

Anche il senso giratorio attorno a coppe, aiuole, monumenti, chioschi, rialzi od altro, nei crocicchi, slarghi e piazze, s'intende obbligatorio dovunque, senza bisogno di speciali segnalazioni.

L'art. 45 aggiunge, a quelle contemplate dal Codice, alcune fattispecie, in cui la velocità va particolarmente moderata, e più precisamente quando si rasentano i marciapiedi (ivi comprese, evidentemente, le banchine e i salvagente; così pure quando ciò sia consigliato dalla formazione e volume del carico, ovvero (art. 59) quando il veicolo sia senza molle, nel qual caso deve procedere a passo d'uomo, nonchè quando trasporti materiale rumoroso (art. 47). Il trasporto di quest'ultimo è comunque vietato dalle 24 alle sei.

È vietata la circolazione in città con « mezzi eccezionali di locomozione », ovvero con veicoli camuffati (pubblicitari) o trainati da animali esotici, senza espressa licenza del Podestà. Anche gli automezzi sui quali funzionino altoparlanti radio o grammofonici sono soggetti a licenza municipale: naturalmente, la limitazione riguarda solo i veicoli eseguenti comunicazioni pubbliche, d'indole propagandistica o commerciale, atti a formare crocchi, e non già l'ordinaria vettura da turismo privata, sulla quale funzioni il radioricevitore di bordo.

Una disposizione notevole, che non riguarda direttamente il pubblico della nostra Rivista ma che può indirettamente favorire quell'impiego di automezzi, alla diffusione dei quali molti nostri lettori sono interessati, è contenuta nell'art. 61 che prevede e punisce la sproporzione tra carico e potenza di traino nei veicoli a trazione animale e nei furgoncini a pedale. Il pietoso spettacolo di cavalli frustati a sangue per vincere una lieve salita, o del garzone impotente a pedalare sul suo triciclo, troverà nel nuovo regolamento giusta repressione e civile implicito invito a farsi sostituire dalla trazione meccanica.

Un curioso strappo alla famosa campagna del silenzio è previsto dall'art. 63, che in tempo di nebbia prescrive un sonaglio per gli animali trainanti veicoli. Sarebbe

desiderata l'umanitaria avvertenza che, in caso di nebbia, anche gli automobilisti sono esonerati dall'obbligo della marcia silenziosa. Della quale a vero dire non è alcun cenno nel nuovo regolamento: è forse prematuro però dedurne che il divieto dei segnali acustici nel perimetro urbano delle città ove vige l'obbligo del silenzio sia stato abbandonato, potendosi ritenere che, discendendo esso da un apposito decreto, sussista indipendentemente dalla nuova regolamentazione municipale, la quale abrogherà, se c'era, il proprio regolamento precedente, ma non, salvo espressa menzione, le ordinanze podestarili emanate isolatamente. A questo proposito però sarebbe bene che i singoli Comuni, promulgando il nuovo Regolamento-tipo, indicassero altresì chiaramente quali ordinanze municipali precedentemente in vigore s'intendano abrogate, e quali sussistenti, indicando di queste ultime, sommariamente, l'oggetto. Altrimenti, addio unificazione!

Ciclisti e pedoni.

Il capo IX disciplina la circolazione ciclistica, ripetendo e rinforzando le norme già note (anche se poco rispettate) del Codice Stradale, e aggiungendo qualche prescrizione nuova. Riassumendo: servirsi della banchina quando c'è, altrimenti destra rigorosa e fila indiana; vietato sorpassare autoveicoli in rallentamento per necessità circolatorie o porsi davanti ad essi nelle fermate (precisazione opportuna e molto gradita agli automobilisti); divieto di gareggiare e di compiere virtuosismi o acrobazie; divieto di entrare ed uscire dai portoni in bicicletta (anche senza il relativo cartello del proprietario di casa); divieto di aggrapparsi ad altri veicoli per farsi trainare; divieto di star fermi col velocipede di traverso alla strada o di appoggiarlo al marciapiede; obbligo di traversare a mano le strade vietate ai velocipedi; divieto di trasportare altre persone: disposizione opportunissima che varrà a ridonare al ciclista la sua naturale condizione di equilibrio. Il trasporto di oggetti non deve impegnare le braccia del ciclista: in nessun caso essi devono sporgere lateralmente più di 50 cm. per lato. Longitudinalmente non è ammessa alcuna sporgenza oltre il filo estremo delle ruote.

Analoghe norme valgono, in quanto applicabili, per motocicli a due ruote, tranne il divieto di trasportare passeggeri, pratica che rimane dunque permessa anche in città (art. 73).

I pedoni, conformemente a quanto già prescrive il Codice Stradale, devono percorrere i viali, banchine e marciapiedi ove esistano; altrimenti l'estremo lato della carreggiabile: il Podestà può fissare che questo lato sia il sinistro (segnalando l'obbligo in loco) quando non esista marciapiede rialzato o sia inferiore ad un metro. Non devono sostare sulla carreggiabile, nè in gruppi sui marciapiedi d'intenso traffico; dove non esiste salvagente tramviario, devono attendere sul marciapiede, prima di traversare, che il tram sia giunto alla fermata. È vietato aggrapparsi a qualsiasi veicolo in moto.

Negli attraversamenti, devon seguire le zone chiodate o comunque segnalate, a meno che l'attraversamento avvenga ad almeno 30 metri da tali zone: in ogni caso va compiuto per la linea più breve e mai in diagonale.

Importante: il pedone negli attraversamenti fuori delle zone segnalate deve sempre dare la precedenza ai veicoli (art. 75). Vedremo se questa norma avrà in sede giudiziaria la stessa portata che vien conferita all'art. 29 Cod. Stradale, dove la mancata precedenza al veicolo che giunge da destra viene generalmente considerata causa efficiente del sinistro.

ALDO FARINELLI

Autolinee di gran turismo nell'Impero

Una realizzazione di grande importanza e di notevole interesse politico, turistico ed economico — e che non ha mancato di suscitare larga e favorevole eco sia in Italia che all'estero — è stata l'istituzione di autoservizi Pullman di gran turismo nei territori dell'Impero.

Infatti, col mese di febbraio sono entrate nella fase pratica di esercizio le due autolinee di gran turismo sugli itinerari Massaua-Addis Abeba e Massaua-Gondar, ideate ed attuate dalla S. N. T. F.lli Gondrand, che con questa nuova iniziativa ha voluto e saputo portare un sensibile contributo alla miglior soluzione del problema delle comunicazioni in A. O. I.

Si rifletta, in proposito, al significato di una quasi totale dipendenza, nei rifornimenti e nelle comunicazioni della capitale, da Gibuti e dalla ferrovia, e si avrà netta la sensazione della immensa importanza politica del nuovo servizio. Si tratta, in sostanza, di avviare i passeggeri e contemporaneamente, a mezzo autocarri, una notevole quantità di merci, nei territori dell'A. O. I., non già più soltanto attraverso Gibuti, ma per il tramite di Massaua, superbamente riordinata e riorganizzata da poter far fronte alle presenti esigenze dell'Etiopia. Esempio nuovo di quello che sa e può fare l'Italia.

Poter avviare mensilmente tre o quattrocento passeggeri da Massaua, in attesa che il loro numero si raddoppi, vorrà dire emanciparci dal monopolio di Gibuti. E si rifletta — a meglio valutare l'iniziativa, che è stata commentata favorevolmente anche all'estero — che il servizio testè inaugurato non ha già lo scopo di utilizzare al massimo i mezzi di locomozione e di accelerare i tempi di marcia, ma è diretto a fini per il momento puramente turistici. Non è però escluso, ed anzi in un certo senso è già previsto, che successivamente vengano istituite anche linee nettamente commerciali.

Le due attualmente in esercizio si propongono, infatti, di unire rapidamente e comodamente la capitale dell'A. O. I. e quella del Governo dell'Amara al massimo porto del Mar Rosso, Massaua, attraverso itinerari che per varietà di clima e di paesaggio non lasciano nulla a desiderare.

Consideriamo il primo itinerario. Dallo scalo sul Mar Rosso alla capitale dell'A.O.I. corrono esattamente 1240 km., qualcosa — in linea d'aria — come la distanza dal Brennero a Capo Passero. Dal bassopiano la moderna autostrada si slancia sull'acrocoro fino ad altezze superiori ai 2000 m., il valico di Amba Alagi è a 3000, Addis Abeba a 2640. I bassopiani, le rocce a terrazze, le ambe, le vallate, profondamente incise dalle violente alluvioni tropicali, i grossi e numerosi corsi d'acqua, i caratteristici laghetti, offrono panorami di bellezza incomparabile e continuamente mutevoli, i quali non mancheranno di suscitare nei turisti le più alte meraviglie. Nè solo la natura concorre ad accentuare le attrattive e le bellezze di questi itinerari, ma gli stessi abitanti e i centri di popolazione che si attraversano offrono allo sguardo infinite varietà di costumanze e di color locale. Infine, l'itinerario toccando numerose località che furono teatro di vittoriose ed eroiche gesta ai soldati di Mussolini, diverrà consueto e familiare agli Italiani. Adigrat e Macallè ricordano, infatti, la nostra rapida avanzata; Amba Alagi l'eroica gesta del maggiore Toselli, vendicato superbamente dai legionari della nuova Italia; Mai Ceu, l'ultimo tentativo di resistenza dell'ex-Negus, infranto dal valore delle truppe italiane; Dessiè e Debrasina le tappe della nostra rapida marcia su Addis Abeba.

Sembra un sogno che a pochi mesi dal vittorioso epilogo della campagna italo-etiopica si possa parlare della istituzione di un regolare servizio di autotrasporti sulle stesse vie della nostra avanzata.

La nuova linea stradale Massaua-Addis Abeba ha il seguente itinerario: Massaua, partenza al pomeriggio; Asmara (120 km.) arrivo alla sera; pernottamento e partenza il mattino successivo; brevi soste a Decamerè (km. 160), Adi Caièh (km. 217) e Adigrat (km. 310), con arrivo in serata a Quihà (presso Macallè, km. 430), dove è prevista la seconda sosta notturna. Nella terza giornata, soste a Quoram (km. 574) e Ualdia (km. 714), ed arrivo, a tarda sera, a Dessiè (km. 805), per il terzo pernottamento. Il quarto giorno, tappa Dessiè-Debrasina (km. 1020), per lasciare al quinto gli ultimi 180 km. fino ad Addis Abeba.

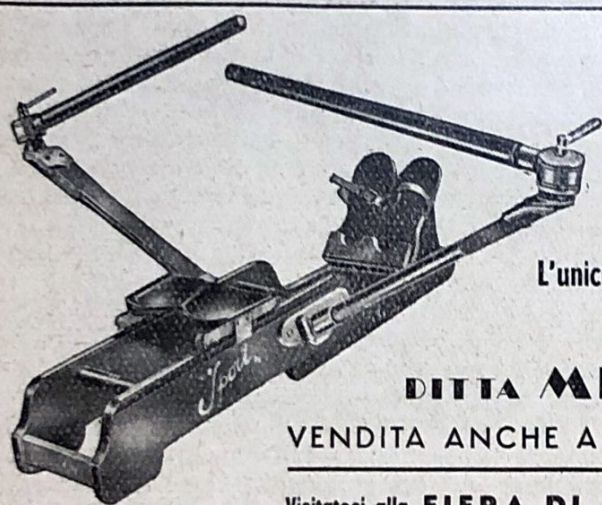
Orario comodo, che permette appunto ai turisti di visitare le località di tappa e quelle intermedie, corri-

spondenti a posizioni di speciale interesse patriottico, turistico, folcloristico, economico e panoramico, quali sono appunto Senafè e Macallè, Amba Alagi e Mai Ceu, Amba Aradam e il lago Ascianghi. Orario, però, che non potrà essere sempre rigidamente osservato, poichè subirà i temperamenti e le modifiche ammissibili in una linea turistica ed anzi spesso desiderabili.

All'Asmara, a Quihà, a Dessiè e a Debrasina i turisti saranno, per ora, ospitati in locali opportunamente e confortevolmente sistemati, in attesa che sorgano i desiderati alberghi.

A Decamerè, ad Adi Caièh, a Quoram ed a Ualdià soste per le colazioni: per il resto, indipendenza assoluta, entro i limiti di un orario molto largo e molto intelligentemente prestabilito.

UNO DEGLI AUTOPULLMAN DELLA VIA MASSAUA-ADDIS ABEBA (*Fot. d'Amico*)

L'altro itinerario segue, invece, parzialmente la ferrovia, cioè, sin poco oltre Agordat, per poi staccarsi verso Barentù, Tessenei — il gran centro cotoniero dell'Eritrea, molto opportunamente incluso nelle tappe — e raggiungere così Om-Ager sul Setit. Da questo punto il percorso si identifica con quello seguito dalla colonna Starace per Mai Suà, l'Angareb e il fortino Sengià; 858 km. complessivamente, che verrebbero coperti in

INTERNO DELL'AUTOPULLMAN - PARTICOLARE *(Fot. d'Amico)*

cinque tappe. Infatti, dopo il primo pernottamento di Asmara, l'orario è così stabilito: soste a Cheren (km. 216) e Agordat (km. 293); secondo pernottamento a Barentù (km. 361); nel terzo giorno soste a Tessenei (km. 481) e Om-Ager (km. 595) e pernottamento a Mai Suà (km. 673); penultimo giorno sosta all'Angareb (km. 763) e pernottamento al Fortino Sengià (km. 798), per concludere il viaggio il giorno successivo con l'ultimo tratto di 60 km. fino a Gondar.

***

I due itinerari saranno percorsi da macchine interamente italiane (*Alfa Romeo* e *Fiat*). I primi tre autopullman sono *Alfa Romeo*, con velocità opportunamente ridotta a 58 km. per accrescerne la potenza, com'è richiesto dalle particolari caratteristiche delle strade dell'A. O. I.

Gli autopullman saranno di due grandezze, uno da venti, l'altro da ventotto posti: comode poltrone inclinabili, munite di poggia-testa spostabile e provviste di tavolinetto con porta-bicchieri, renderanno confortevole il viaggio, che non verrà affatto disturbato dalla temperatura, poichè al riguardo sono state prese tutte le precauzioni possibili. Così, il materiale di costruzione è tutto isotermico; la verniciatura del tetto (che nelle macchine più piccole sarà apribile) è stata particolarmente studiata; alle finestre sono applicate tendine e persiane, mentre all'interno funzionano numerosi ventilatori. Ove tutto ciò non bastasse, il bar sarà sempre pronto a mescere bibite ghiacciate, essendo ogni autopullman fornito appunto di bar e di gabinetto di toilette, oltre che di abbondante illuminazione elettrica. In una parola, nulla si è trascurato per il massimo conforto del viaggiatore, il quale riceve, partendo dall'Italia, un tagliando complessivo di tutti i servizi, che gli risparmia le noie di prenotare i posti, di acquistare biglietti, ecc., e tutte le altre formalità che angustiano chi deve compiere un lungo viaggio, servendosi di mezzi diversi. Al seguito di ciascun Pullman speciali rimorchi a quattro ruote trasporteranno i rifornimenti (specialmente ghiaccio) e i bagagli.

***

Le nuove linee sono quanto di meglio si poteva desiderare in proposito. Ideate e costruite interamente da Italiani, gli organizzatori possono essere fieri del plauso del Duce.

GIULIANO ONGARO.

Progetto di un Istituto per la tutela e il risanamento finanziario dell'industria alberghiera.

Anche il pubblico più estraneo all'ambiente, conosce le difficoltà in cui si sono venute a trovare le aziende alberghiere che maggiormente si erano impegnate in imprese di costruzioni e di rinnovamenti interni durante il periodo inflazionistico e di facili illusioni. Sopravvenuta la crisi, specialmente grave nel campo dell'attività turistica e alberghiera, gli impegni passivi gravanti sulla situazione patrimoniale venivano ad assorbire tutte le attività emergenti dal conto esercizio, e spesso a superarle in modo da mettere in pericolo la continuità dell'azienda. Di qui l'intervento finanziario dello Stato in aiuto degli alberghi gravati di mutui a tasso elevato, deliberato con la legge 26 maggio 1932, modificata con R. D. L. 1 giugno 1933, la quale stanziava la somma di dieci milioni annui, a partire dall'esercizio 1932-33 e per i dieci esercizi successivi, quale soccorso a favore delle aziende maggiormente gravate. Con tale somma dovevasi concorrere al pagamento degli interessi passivi per la loro eccedenza oltre il 4% e nella misura massima del 3%. In quattro anni, questa forma di assistenza ha potuto salvare il bilancio di molte aziende compromesse; ma ora si constata che l'intervento, essendosi verificato in conto d'esercizio delle aziende, non ne ha migliorato la situazione patrimoniale, la quale rimane quale era prima dell'avvenuto contributo statale. In altri termini, il concorso al pagamento degli interessi passivi ha potuto aiutare le aziende a vivere nel corso di questi anni, ma non ha risolto nessuna situazione patrimoniale, nè ha potuto creare le condizioni di un maggior sviluppo dell'attrezzamento alberghiero. In vista, quindi, della ridotta efficacia del con-

cesso contributo statale, questo fu ridotto, dai dieci milioni annui stanziati, a sei milioni e mezzo, realizzando nel corso dei sei anni mancanti al compimento del previsto decennio, un'economia di 21 milioni.

Ora la Direzione Generale per il Turismo e la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo hanno elaborato un progetto di un istituto di credito alberghiero che, operando a favore delle aziende in modo da risanarne la situazione patrimoniale, consentirà loro di vivere, non solo, ma di progredire e di svilupparsi.

Il progetto prevede la costituzione di un nuovo Istituto per il Credito alberghiero, che sarà finanziato come segue:

1) mediante l'assegnazione dei 21 milioni suddetti, risparmiati sullo stanziamento previsto dalla Legge 26 maggio 1932;

2) mediante un contributo a carico degli albergatori, proporzionato al numero delle presenze annue e alla categoria dell'esercizio, e precisamente: cat. di lusso L. 0,20 per presenza, prima cat. L. 0,15, seconda cat. e pensioni di prima L. 0,10, terza cat., pensioni di seconda e terza e locande L. 0,05. Tale contributo darebbe diritto ad un corrispettivo di azioni del nuovo Istituto di Credito per tutto l'importo versato dall'azienda. In totale, il contributo si calcola che potrà rendere la somma di circa 5 milioni annui, a cui si potrebbero aggiungere le partecipazioni volontarie degli albergatori, in ragione di L. 100-200 per ciascuno, e ciò darebbe un'altra disponibilità di un paio di milioni a favore del capitale sociale.

Così l'Istituto dovrebbe disporre in breve di un capitale d una trentina di milioni, col quale potrebbe operare a favore delle aziende alberghiere in due modi:

1) concedendo mutui fondiari a lunga scadenza e al tenue tasso d'interesse del 4%, ed assumendo altri mutui esistenti, con operazioni di smobilizzo presso gli attuali istituti mutuanti;

2) presentando avalli ad Istituti di Credito sulla concessione di eventuali crediti a favore di aziende alberghiere.

Questa seconda forma di intervento consentirebbe al nuovo Istituto di Credito alberghiero, pur con una modesta disponibiltà di capitali, di estendere la base delle sue operazioni e la sfera dei suoi interventi, facendo affluire verso l'industria alberghiera i capitali di altre banche ed enti, presso i quali l'Istituto alberghiero interverrebbe come garante. In tal modo, le aziende alberghiere aiutate non riceverebbero un semplice sussidio, ma dovrebbero pervenire ad una sistemazione patrimoniale, che darà loro la tranquillità e la fiducia necessarie per progredire e svilupparsi secondo le moderne esigenze dell'ospitalità.

A favore dei bambini negli alberghi: « Buoni » a tariffa ridotta e iniziative di trattenimento e di assistenza.

La Direzione Generale per il Turismo ha adottato diversi provvedimenti a favore dei bambini ospiti, coi loro genitori, degli alberghi.

Uno di questi provvedimenti è inteso a rendere la permanenza dei bambini negli alberghi meno dispendiosa, mediante la vendita di Buoni d'Albergo con riduzione del 30% sul prezzo di tutte le categorie, da

valere per bambini di età non superiore ai sei anni, che non occupino una stanza per loro uso esclusivo, nonchè per i domestici che accompagnano i turisti.

L'altro, annunciato dall'On. Bonomi, Direttore Generale per il Turismo, nella conferenza da lui tenuta a Sanremo, consiste nel proposito di dotare gli alberghi di speciali giardini e di sale di trastullo per i bambini.

L'opportunità di tali provvedimenti risulta dalla considerazione che esiste un turismo avente per scopo la salute e il benessere dei fanciulli.

Vi sono, infatti, famiglie che lasciano le città e si recano a villeggiare nei luoghi di soggiorno e di cura unicamente per giovare alla salute e allo svago dei loro figliuoli.

Rispetto al turismo internazionale, va detto poi che tali provvidenze potranno giovare all'affluenza delle famiglie straniere che viaggiano con bambini e domestici. E' questa una clientela molto interessante anche per gli alberghi, poichè offre caratteri di stabilità e di possibilità economiche. Da un punto di vista più generale ed elevato, giova considerare infine che l'affluenza e il prolungato soggiorno dei bambini in Italia costituisce la miglior promessa di comprensione e di simpatie avvenire per il nostro Paese.

Accresciuta efficienza della Funivia di Valcava.

Una notizia che farà piacere agli sciatori e agli escursionisti milanesi è quella della trasformazione, per un maggior potenziamento, degli impianti della funivia che, partendo da Torre de' Busi (m. 350) sulla strada fra Calolzio e Caprino Bergamasco, sale a Valcava (m. 1250), sulle pendici dell'Albenza. I lavori di rinnovo, che presto saranno ultimati, dovranno imprimere alla funivia un considerevole aumento di velocità, in modo che il percorso di circa tre chilometri sarà coperto, anzichè in dieci minuti, in non più di sette. In tal guisa, si potranno compiere sette corse orarie e trasportare circa 110 passeggeri. L'effettiva capacità della linea risulterà quasi raddoppiata e basterà ad evitare o almeno a ridurre le lunghe attese che, nelle giornate di maggior affluenza, i passeggeri dovevano fare alle stazioni capolinea. Il beneficio di questo migliorato servizio sarà apprezzato tanto durante la stagione invernale dai numerosi sciatori che salgono ai campi di neve dell'Albenza, quanto durante la stagione estiva dai numerosi villeggianti.

Scambio di clienti fra alberghi di città e alberghi di montagna.

Una geniale iniziativa è stata promossa dall'Ente Provinciale per il Turismo di Torino, ai fini di una più stretta collaborazione turistico-alberghiera. E' stato stabilito che gli albergatori di Bardonecchia, Claviere e Sestriere, già aderenti al servizio «Buoni Alberghi», rilascino gratuitamente, durante l'anno, ai propri clienti che rimangano almeno nove giorni consecutivi ad intera pensione negli alberghi stessi, un buono per la pensione gratuita di un giorno in un albergo di uguale categoria, a scelta del cliente, a Torino. Lo stesso faranno gli alberghi di Torino per gli alberghi di Bardonecchia, Claviere e Sestriere, con la differenza, però, che il buono sarà concesso dopo il quinto giorno di permanenza. Durante i periodi dal 20 dicembre al 10 gennaio e dal 20 luglio al 20 agosto, nonchè nei giorni precedenti i festivi e nei festivi, in dipendenza delle possibilità di pernottamento presso gli alberghi delle località nominate, gli albergatori di Torino, in luogo del buono di pensione completa, rilasceranno un buono di colazione gratuita. I buoni dovranno essere adoperati entro tre giorni dalla data del rilascio.

Aumento delle quote di divise per i viaggi all'estero.

In seguito a nuove disposizioni emanate dall'Istituto nazionale per i cambi con l'estero, per la cessione di divise estere e di buoni turistici e alberghieri, sono state aumentate le quote individuali di divisa estera per viaggi, in alcuni Stati dell'Europa, di persone stabilmente residenti nel Regno. Le Banche potranno, dopo aver esaminata ed accertata la regolarità della richiesta, rilasciare le seguenti divise:

Austria: scellini austriaci fino all'equivalente di lire italiane 2650.

Germania: marchi registrati fino a un controvalore di lire italiane 2150, che potranno essere aumentate fino a lire italiane 2500 con corrispondente riduzione della scorta in biglietti di banca italiani.

Svizzera: valuta estera fino al controvalore corrispondente a lire 2150; buoni d'albergo e turistici per ulteriori lire italiane 1000; scorta in valuta italiana lire 350; in modo che complessivamente non siano superate le lire italiane 3500.

Le cessioni di cui sopra potranno essere richieste di regola non più di tre volte nel corso dell'anno.

Ungheria: pengo registrato fino all'equivalente di lire italiane 2650, che potranno essere aumentate fino a lire italiane 3000, con corrispondente riduzione della scorta in valuta italiana.

Francia: valuta estera e altri mezzi di pagamento (buoni turistici e alberghieri) fino al controvalore di lire italiane 2650, elevabili fino al controvalore di lire italiane 3000, con corrispondente riduzione della scorta in valuta italiana.

Per altri Paesi che non siano quelli indicati sopra si può rilasciare valuta estera fino al controvalore di lire italiane 2150. Inoltre per i viaggi in comitiva organizzati da agenzie di viaggio le Banche esigeranno il prescritto nulla osta del Ministero per la Stampa e la Propaganda (Direzione generale per il turismo) anche nei casi in cui la richiesta di divisa o di altri mezzi esteri di pagamento possa essere soddisfatta senza previa autorizzazione, perchè inferiore all'equivalente di lire italiane 10.000.

Una nuova slittovia sul Monte Bondone.

Sui vasti campi di neve del Monte Bondone è stata inaugurata una nuova ardita slittovia, che in tre minuti trasporta gli sciatori dalla località Cordella, al Monte Sel (1724 metri), superando un dislivello di 224 metri. Si tratta di un carrello che, trainato da un robusto carro di acciaio, si inerpica sopra una ripidissima pista, la cui pendenza è dell'82 per cento, fino a toccare la piazzola di arrivo. In un solo viaggio, il carrello, che è munito di freni di sicurezza, può trasportare fino a 30 persone, oltre agli sci.

Lo sviluppo degli autoservizi di gran turismo alla XI Conferenza Internazionale di Sanremo.

Uno dei mezzi di trasporto preferiti dal pubblico viaggiante a scopo turistico è divenuto il grande, comodo, maestoso torpedone, che percorre trionfalmente le strade

d'Italia, lungo le linee di grande turismo. La bellezza dei nostri itinerari lungo la magnifica rete stradale che percorre ogni regione d'Italia, passando per ogni località d'interesse paesistico, storico, artistico, ha fatto di questi servizi il mezzo di trasporto turistico per eccellenza, non solo per l'originalità dei percorsi, ma anche per la possibilità di raggiungere ogni meta.

La dimostrazione di tale importanza si ebbe alla XI Conferenza Internazionale tenutasi a Sanremo dal 18 al 23 gennaio u. s., alla presenza di S. E. Jannelli, Sottosegretario alle Comunicazioni, e con l'intervento dei delegati della Francia, della Germania, dell'Ungheria, della Svizzera, dell'Austria. Numerose erano pure le rappresentanze ufficiali nazionali: della Direzione Generale per il Turismo, del Ministero degli Esteri, della Corporazione dell'Ospitalità, della Provincia di Imperia, di molti Enti prov. per il Turismo, della C.I.T. Il Touring Club Italiano, intervenuto nella persona del Dott. Gr. Uff. Attilio Gerelli, Segretario Generale del Sodalizio, fece dono a tutti i Congressisti della «Guida Breve» dell'Italia settentrionale, la recentissima pubblicazione, che per la sua mole ridotta, la rapidità e la facilità di consultazione, l'accura limtaitazione delle notizie essenziali, può considerarsi il *vademecum* indispensabile del turista in Italia.

Le cifre esposte da S. E. Jannelli ci danno la misura dello sviluppo assunto dagli autoservizi di gran turismo: le linee esercitate si sono ridotte, è vero, da 314, quante erano nel 1935, a 310 nel 1936; ma la riduzione, determinata dell'abbandono di linee che avevano dato scarsi risultati, non ha influito sugli altri elementi del traffico, cioè sulla lunghezza complessiva delle linee servite (km. 35 852 nel 1936, in confronto ai 33 858 nel 1935), nè sulle percorrenze totali effettuate, che furono superiori a quelle dell'anno precedente di ben 176 522 chilometri, nè sul numero dei viaggiatori trasportati, che fu di 585 000, superando di 69 389 quello del 1935. Inoltre, nel 1936 furono messe in linea 40 vetture nuove.

Dalla constatazione dei successi conseguiti, il presidente della Conferenza, Cav. di Gr. Cr. Dott. Antonio Crispo, traeva l'ammonimento di un più vasto compito avvenire: «In primo luogo, la dura esperienza creatrice, fatta nell'ardente clima di laboriosità, di volontà e di fede del Regime, deve poter suggerire ulteriori miglioramenti e perfezionamenti, deve poter indicare le vie più idonee per utili e sempre più larghe intese fra Case costruttrici e Ditte esercenti di autoservizi, fra gli esercenti delle diverse regioni e fra questi e i diversi Enti che svolgono attività alimentatrici e complementari del traffico turistico e del turismo in genere. In secondo luogo, gli E. P. T., le Autorità e le gerarchie provinciali, in istretta collaborazione con noi, debbono ricercare e promuovere, ove se ne presenti l'utilità, la istituzione di nuovi servizi, per mettere sempre più in valore le nostre infinite risorse. In terzo luogo, dovremo particolarmente esaminare la possibilità di dar vita a nuove linee di traffico turistico con le Nazioni vicine. Realizzando maggiori ed amichevoli contatti tra i popoli, nasce quella diretta e personale conoscenza di uomini e di cose, che dà una maggiore comprensione reciproca, certamente feconda di utili intese».

Il Dott. Crispo ha chiuso la sua rassegna ricordando come lo sviluppo degli autoservizi di gran turismo proceda parallelamente alla gigantesca opera di rinnovamento del Paese, realizzatasi con la sistemazione stradale ordinaria, col riassetto edilizio di molte città, coll'affermarsi di una Roma fascista, che desta l'ammirazione del mondo, col sorgere di centri di vita e di lavoro nelle desolate paludi dove imperava la morte, con la conquista di un impero e coll'affermarsi della nuova missione imperiale di Roma.

La conclusione degli importanti lavori è stata riassunta dal Presidente della Conferenza in un telegramma al Capo del Governo, col quale si annuncia che nel 1937 saranno esercite 430 autolinee, per un complesso di km. 54 000 e con l'impiego di 85 vetture nuove, di produzione nazionale.

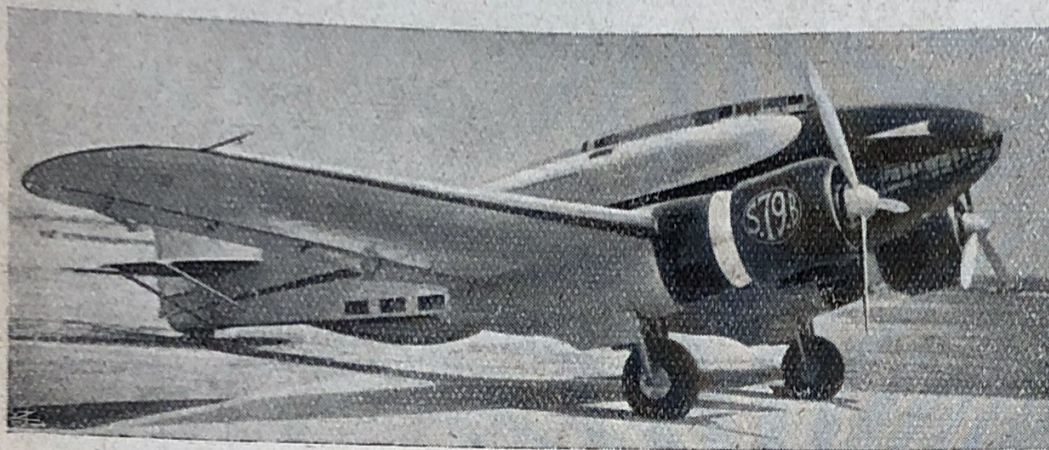
ALI NEL CIELO

Il bilancio 1937-38 dell'Aeronautica Italiana.

E' stato recentemente approvato dal Consiglio dei Ministri il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1937-38, il quale assegna al Ministero dell'Aeronautica la somma di lire 1.250.000.000. Il bilancio di previsione del precedente esercizio 1936-37 era di lire 970.389.500. Si è avuto così un aumento di lire 279.610.500, non considerando, naturalmente, i successivi stanziamenti effettuati durante il passato esercizio per le esigenze dell'A. O. I.

Nuovo bimotore da bombardamento « S. 79 B ».

L' « S. 79 B » è l'aeroplano ultramoderno per operazioni in grande stile di bombardamento e ricognizione lontana. Esso deriva dall'« S. 79 » trimotore, che nel 1935 ha battuti 6 records mondiali di velocità su 1000 e 2000 chilometri con 1000 e 2000 chilogrammi di carico.

L'ala è monoplana, costruita in un sol pezzo, interamente in legno. La fusoliera è costituita da un'ossatura

« S. 79 B. », MODERNISSIMO APPARECCHIO DA BOMBARDAMENTO E RICOGNIZIONE LONTANA

in tubi d'acciaio al cromo molibdeno saldati all'autogeno, con rivestimento in compensato nella sua parte dorsale ed in tela nel restante della sua superficie esterna. Il carrello di atterraggio è del tipo retrattile con comando idraulico ed a mano. I motori sono montati sui castelli mediante ammortizzatori elastici speciali di brevetto S.I.A.I. che impediscono il propagarsi delle vibrazioni alle strutture dell'apparecchio. Le eliche sono in duralluminio di tipo brevettato « Savoia Marchetti » a passo variabile in volo.

Principali caratteristiche dell'apparecchio:

apertura d'ala	m.	21,20
lunghezza	m.	16,20
altezza	m.	4,10
superficie portante	mq.	60,8
peso totale	kg.	9600
potenza a m. 4000	cv.	1800
velocità massima a m. 5000	km.h.	414
velocità crociera a m. 5000	km.h.	382
salita a m. 5000		15'40"
quota tangenza pratica	m.	8400

Concorso per 4250 specializzati d'aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per 4250 specializzati così suddivisi: motoristi 700; montatori 400; radiotelegrafisti 500; radioaerologisti 500; armieri-artificieri 550; elettricisti 800; fotografi 200; automobilisti 500; aiutanti di sanità 100.

Possono partecipare a tale concorso i cittadini italiani delle classi 1917, 1918 e 1919 iscritti ai Fasci Giovanili di Combattimento, di ottimi precedenti politici e morali, i quali contraggano la ferma di 30 mesi.

La domanda, in carta bollata da lire sei, deve essere indirizzata al Ministero dell'Aeronautica, Direzione Generale del Personale Militare, Roma, corredata dei documenti di rito.

Linea aerea Roma-Bologna.

E' allo studio l'organizzazione di una linea aerea fra Roma e Bologna. Il servizio dovrebbe iniziarsi nel prossimo aprile, epoca in cui si stabiliscono i servizi aerei estivi con apparecchi bimotori dell'« Ala Littoria » capaci di sei o sette posti. La linea permetterà una comoda partenza da Bologna circa alle ore 7,30, con ritorno a Roma per le ore 20 circa.

La nuova linea avvantaggerà anche il collegamento aereo fra Milano e Bologna, e fra Bologna, Bari e Brindisi.

Nuovi motori della nostra aviazione civile.

E' stato recentemente omologato al banco, dal Registro Italiano Navale ed Aeronautico, il motore Alfa Romeo 126/RC. 10 per impiego civile, derivato dal tipo militare 126/RC. 34. L'omologazione al banco è stata concessa per la potenza normale di 800 CV. a m. 1000 con 2300 giri al 1'.

Gli elementi caratteristici del motore 126/RC. 10 sono i seguenti: numero dei cilindri 9, a stella, raffreddati ad aria; diametro interno cilindri mm. 146; corsa mm. 190; cilindrata totale litri 28.628; peso motore nudo kg. 499; peso con collettore di scarico kg. 523; dimensioni d'ingombro in diametro m. 1,40, in lunghezza m. 1,30. Il consumo di carburante è di circa 240 grammi per CV/ora, alla potenza normale; quello del lubrificante si mantiene sui 10 a 15 grammi per CV/ora.

Nuove grandi linee aeree in Germania.

La Conferenza internazionale per la compilazione degli orari delle linee aeree ha recentemente tenuto alcune sedute in Berlino sotto la presidenza della Lufthansa germanica, alla quale hanno partecipato i delegati di 24 nazioni.

La Società di navigazione aerea Lufthansa ha progettato per la prossima estate la istituzione di nuove grandi linee di traffico aereo, fra le quali le più importanti sono: Monaco-Berlino-Stoccolma; Berlino-Königsberg-Stati Baltici-Helsinki, capitale della Finlandia; Monaco-Francoforte-Londra; Francoforte-Milano-Roma; Amburgo-Copenaghen; Amburgo-Londra; Amburgo-Amsterdam.

La Lufthansa impiegherà per queste sue linee internazionali gli aeroplani più perfetti dell'industria tedesca, quali lo « Junkers 52 », l'« Heinkel 111 » e lo « Junkers 86 ».

Collegamento rapido Francia-Réunion.

E' allo studio una nuova linea aerea rapida per stabilire un collegamento regolare tra la Francia e la lontana isola francese dell'Oceano Indiano di Réunion.

La rotta stabilita sarebbe: Marsiglia-Sirte-Cairo-Port Sudan-Gibuti-Mogadiscio-Tananarivo-San Pietro Réunion (Porto San Pietro).

Il «Fokker G. 1» biposto da attacco, da ricognizione e da bombardamento leggero.

FOKKER BIPOSTO « G. 1 » DA ATTACCO, DA RICOGNIZIONE E DA BOMBARDAMENTO LEGGERO

Un nuovo apparecchio, interessante per la sua concezione e per le sue qualità, è stato recentemente realizzato dalla Casa Fokker di Amsterdam. Dotato di due motori Hispano Suiza 80-02, da 750 CV ciascuno, sviluppa una velocità massima, a 4420 metri di quota, di 470 chilometri orari. L'armamento è assai poderoso: presenta, infatti, due cannoni da 23 mm., della potenzialità di 400 colpi al minuto, due mitragliatrici brandeggiate, del calibro di 7,9 mm., con 1200 colpi al minuto, e infine due mitragliatrici fisse, simili alle precedenti. In caso di impiego come apparecchio da bombardamento, il « G. 1 » può portare 400 chili di bombe.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura	m.	16,5	peso totale	kg.	4400
lunghezza	m.	10,3	velocità massima	km/h.	470
altezza	m.	3,57	salita a 4000 metri		6' 3"
superficie portante	mq.	35,7	quota tangenza pratica	m.	9000
peso a vuoto	kg.	3000	raggio d'azione	km.	1600

Il monoplano da caccia « F. K. 55 ».

Il noto costruttore olandese Ing. Fredrick Koolhoven, che già ha creato una serie di velivoli di ogni tipo e potenza, ha recentemente costruito un monoposto da caccia, l'« F. K. 55 ».

L'Ing. Koolhoven, per combattere gli effetti dannosi della coppia di reazione dell'elica e dell'effetto giroscopico, ha ripreso per la sua macchina la soluzione che il nostro Ing. Castoldi ha applicato all'idrocorsa che portò Francesco Agello al primato mondiale di velocità.

L'« F. K. 55 » è infatti azionato da due eliche trattive concentriche, poste in tandem, vicinissime l'una al-

l'altra e ruotanti in senso contrario. Altra novità interessante dell'« F. K. 55 » è la postazione del motore: anzichè sistemarlo sul naso della fusoliera, come generalmente avviene, l'Ing. Koolhoven ha posto il suo motore nell'interno della fusoliera stessa, esattamente sul centro di gravità dell'apparecchio.

L'« F. K. 55 » è un monoplano con ala a sbalzo; la fusoliera ha la forma di un proiettile; l'alloggiamento del pilota è sistemato anteriormente e in cabina chiusa; il carrello retrattile dentro l'ala.

Armato di un cannoncino che spara attraverso l'asse dell'elica, e di due mitragliatrici piazzate sulle ali fuori del piano di rotazione delle eliche, l'« F. K. 55 » può volare ad una velocità massima di 520 chilometri-orari, con un'autonomia di 900 chilometri alla velocità di crociera.

Il volo a vela in Argentina.

Notevole sviluppo sta raggiungendo il volo a vela in tutto il territorio della Repubblica Argentina, dove nelle principali città sono sorti numerosi clubs di appassionati a tale sport. Recentemente, infatti, in località Escobar, presso Buenos Aires, due records nazionali, uno di distanza e uno di altezza, sono stati battuti dal pilota Ernesto Viguera, che è riuscito a coprire con un solo volo una distanza di 40 chilometri, alla quota di 1350 metri in 35 minuti.

La corsa New York-Parigi.

E' stato pubblicato il regolamento della corsa aerea New York-Parigi, organizzata per commemorare il decimo anniversario del volo di Carlo Lindbergh. Questa gara, retta dal codice sportivo della Federazione Aeronautica Internazionale, è dotata dal Ministro dell'Aria francese di tre milioni di franchi francesi di premio.

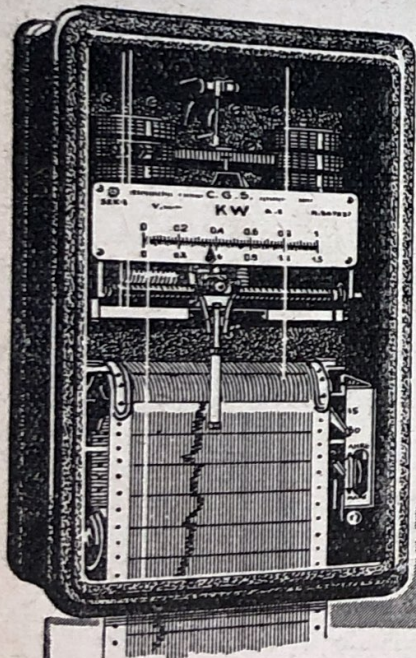
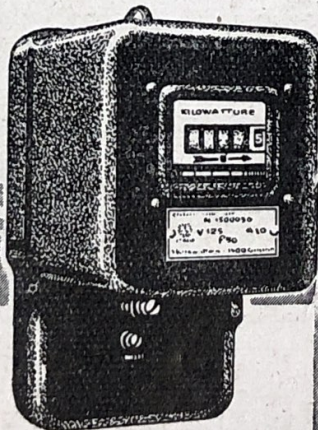
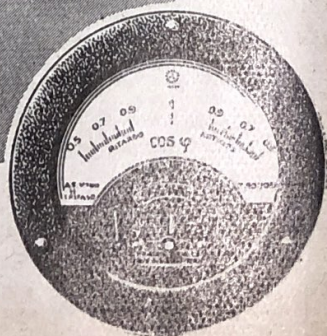
La prova — internazionale ed aperta a tutti i tipi di apparecchi multimotori — avrà luogo a data libera fra il 1° ed il 31 agosto 1937. Tutti gli aeroplani dovranno essere muniti di apparecchio di telefonia senza fili emittente e ricevente.

La classifica sarà fatta nel modo seguente: 1° il concorrente che avrà nel miglior tempo effettuato il percorso in meno di ore 33,30', durata del volo di Lindbergh (premio: un milione e mezzo); 2° e 3° i concorrenti che avranno realizzato i migliori tempi inferiori alle 48 ore (premio: rispettivamente un milione e mezzo milione di franchi).

I concorrenti devono iscriversi all'Aero Club di Francia entro il 1° maggio 1937.

L'autogiro automobile.

Nell'intento di risolvere la difficoltà del volo privato, consistente principalmente nella distanza che intercorre fra l'aeroporto ed il centro della città, gli americani Geisse, Larsen e Stanley hanno costruito l'autogiro-automobile.

Questo nuovo apparecchio è sostenuto da un rotore a due pale e non ha alcun piano portante fisso. Col semplice sfilamento di due copiglie, le pale del rotore possono essere ripiegate all'indietro ed assicurate alla coda. Il motore, situato posteriormente alla cabina del pilota, ha 3 marce. Un lungo albero di trasmissione porta dal motore all'elica anteriore. Sull'albero di trasmissione vi è una giuntura che consente di staccare l'elica dal motore quando la macchina percorre le strade. Il pilota ed il passeggero siedono affiancati in una cabina di vaste dimensioni. Siccome la velocità di atterraggio è di poco più di km/h. 30 e la rullata di decollo è di soli 50 metri, possono essere usati per la manovra anche piccoli aeroporti.

La rete aerea dell'Africa del Sud.

Fra i Paesi che possiedono una perfetta organizzazione di trasporti aerei, può citarsi l'Unione del Sud Africa. Una fitta rete di aviolinee abbraccia la regione, che misura mezzo milione di chilometri quadrati, dall'ovest all'est, dal nord al sud. Le condizioni climatiche sono favorevoli al volo, e la navigazione aerea è divenuta un fattore vitale della vita economica nazionale.

E' oggi possibile effettuare un volo circolare nel territorio dell'Unione nello spazio di 32 ore, con pernottamento a Città del Capo. Il percorso totale del volo circolare raggiunge i 3200 km.

Durante il 1937 i servizi verranno ulteriormente perfezionati con l'adozione di un nuovo apparecchio « Junkers Ju. 86 » che permetterà di raggiungere velocità di crociera di oltre 320 km. orari. Durante lo stesso anno l'« Imperial Airways » istituirà un servizio di idro fra l'Inghilterra e Durban (Natal), con un tempo di viaggio totale di 5 giorni.

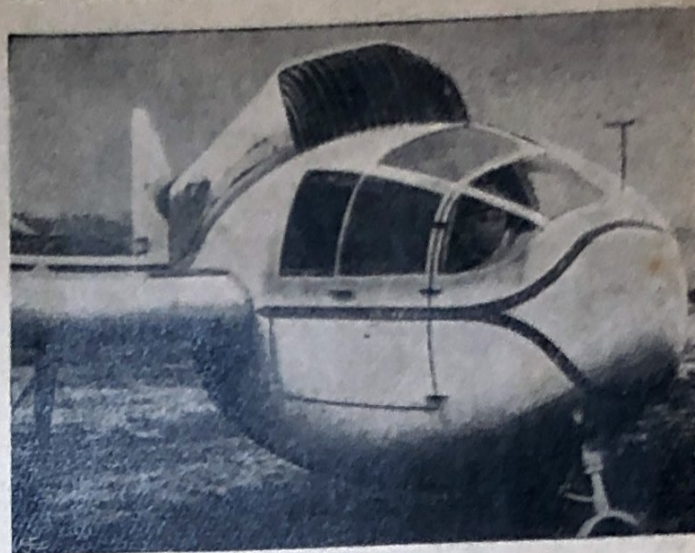
Statistiche del traffico aereo brasiliano.

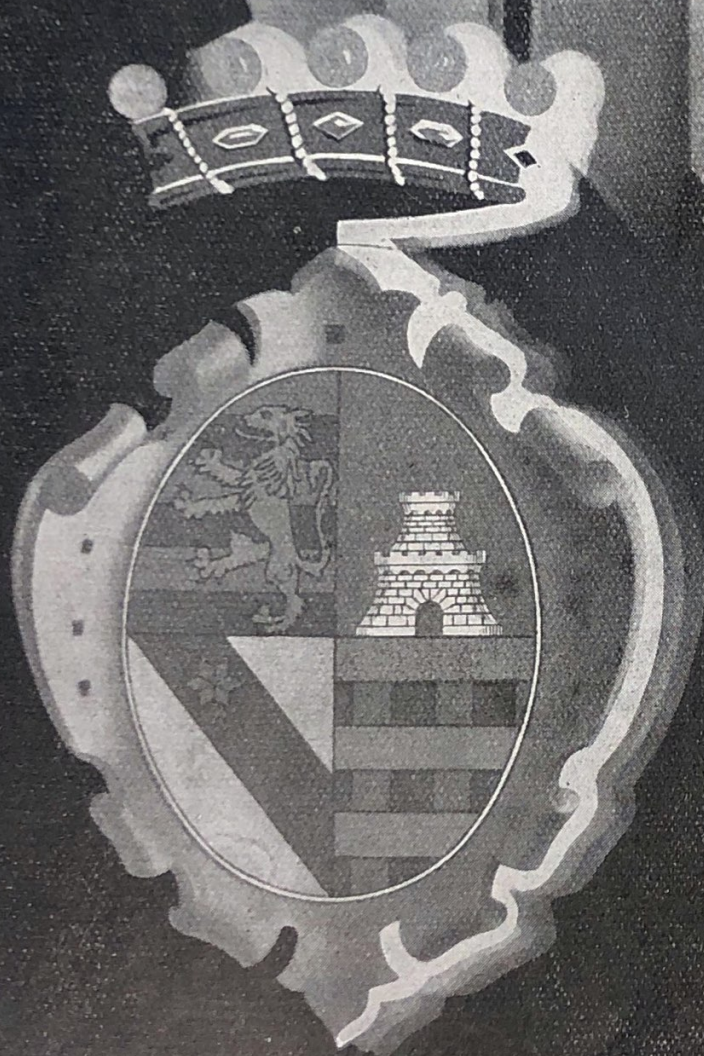
Il Dipartimento dell'Aeronautica civile ha pubblicato le statistiche del traffico aereo commerciale brasiliano del terzo trimestre 1936. La statistica mette in rilievo il notevole aumento del traffico rispetto al corrispondente periodo dell'anno 1935.

Nei mesi di luglio, agosto e settembre sono stati trasportati per via aerea in Brasile 9239 passeggeri, contro i 6607 dello stesso trimestre del 1935. Anche il traffico postale denunzia un notevole aumento, in quanto dai kg. 20.818 di posta trasportati nel 3° trimestre del 1935 si è passati a 30.746 nel terzo trimestre dell'anno scorso. Sempre nello stesso periodo sono stati volati complessivamente km. 1.205.960 in 6149 ore di volo.

L'« Uovo volante ».

Un nuovo strano tipo di aeroplano è stato costruito dall'americano Hayden Campbell. Questo apparecchio, che l'inventore ha battezzato l'« uovo volante », mal-

grado la sua grande fusoliera irrazionale, ha raggiunto, durante i voli di prova, la velocità di 190 chilometri orari. Il suo basso costo, 1600 dollari, farà di esso un apparecchio popolare.

Nuovo primato nella trasvolata del Nord America.

Il pilota americano Howard Hughes ha stabilito un nuovo record di velocità nel volo transcontinentale del Nord America, collegando Los Angeles e Newark in 7 ore 28' 27''. Egli ha coperto il percorso di 3984 chilometri alla media oraria di km. 534.

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLIII - NUMERO 3
MARZO 1937 - XV E. F.

I GIARDINI DEL VATICANO

Diego Angeli aveva risposto cortesemente al nostro invito di scrivere per «Le Vie d'Italia» il seguente articolo su I giardini del Vaticano, *una delle più amene e insieme più caste bellezze di Roma, che egli vedeva con occhio di erudito e di poeta, quando la morte lo tolse alla famiglia, agli amici e alle lettere, a cui consacrò — con suprema dignità e intera dedizione — la vita idealisticamente operosa, come un sacerdozio. Semplice e candido come un fanciullo, fino al suo ultimo giorno custodì nel cuore un'ardente passione per l'arte e per la poesia. Apparteneva al piccolo numero di coloro che dimenticano se stessi per darsi irrevocabilmente a un ideale e servirlo tutta la vita. Deploriamo che la sua collaborazione alla nostra Rivista si concluda con questo scritto, in cui è diffuso un velo sottile di malinconia, quasi un inconscio presagio del suo trampnto.*

Per un artista del secolo XV, il giardino appariva molto diverso da come lo concepisce un contemporaneo. Invece di una imitazione della natura o — per essere più esatti — in luogo della riproduzione di un paesaggio addomesticatamente selvaggio, era un'armonia architettonica, ben ordinata, dove gli alberi, le piante e i fiori rimanevano sottoposti agli edifici eleganti, alle belle statue, alle fontane immaginose. Quel singolare breviario dell'estetica quattrocentesca che è il *Sogno di Polifilo*, ci dà tutta una serie di bei giardini, come poteva concepirli un architetto di quegli anni: cortili di marmo, coi pavimenti di mosaici rustici, con vasche di materie preziose, dove gli zampilli compivano i suggerimenti geometrici delle architetture; padiglioni le cui pareti erano adorne di stucchi e di bassorilievi; pergolati che servivano di pretesto a leggiadri edifici irreali. Le aiuole avevano forme di esagoni, di pentagoni o di quadrati, si aprivano fra lastricati marmorei, ed erano coltivate a erbucce odorose. I muri di cinta sostenevano qualche alberello a spalliera, i cui rami, sapientemente distesi dal giardiniere, formavano come un fregio di verdura. Qualche pianta più folta, in un vaso marmoreo disposto — in perfetta simmetria con altri — sopra qualche bella base istoriata. Il motto di quei giardinieri architettonici rimaneva pur sempre l'emistichio di Ovidio: *Materiam superabat opus*, perchè veramente essi cercavano dovunque i bei marmi di scavo, il porfido purpureo e l'africano variegato, il candore del marmo lunense, inquadrato dal bardiglio cupo di Serravezza. Questa ossessione della forma, questa supremazia dell'artificio sulla naturalezza fu spinta così oltre, che allorquando la regina Eleuterilide fa visitare a Polifilo le meraviglie della sua reggia, egli traversa un giardino in cui tutta la vegetazione — alberi, piante, foglie e fiori — è di vetro filato e colorato, poi entra in un labirinto acquoreo che lo conduce in un bosco le cui foglie ed i cui fiori sono di seta, fissati su steli d'oro, e piantati in cassapanche coperte di arazzi, sopra un pavimento di velluto. Di qui passa in un terzo boschetto, formato da cento arcate, entro ognuna delle quali è una statua con in fondo una piramide triangolare. Non starò qui a ripetere le altre meraviglie che dovette traversare Polifilo per ritrovare la sua allegorica Polia.

Ma la strana *Hypneratomachia* che il monaco Francesco Colonna pubblicò l'ultimo anno del secolo XV, e che un anonimo illustratore — Gian Bellini? Mantegna? Carpaccio? Sperandio?: tutti questi nomi sono stati proposti a volta a volta — ornò di elegantissime figure, è un curioso breviario estetico, dove sembrano racchiuse tutte le immagini del Rinascimento. Curioso breviario e, aggiungerò, indispensabile a chi voglia intendere certi atteggiamenti ideali di quel periodo. Perchè quasi tutti i giardini che noi abbiamo veduti nei quadri dei quattrocentisti, e che ci sono sempre sembrati come oziose figurazioni dei pittori, trovano la loro perfetta corrispon-

(Fot. Vasari)

IL CASINO DI PIO IV, SEDE DELL'ACCADEMIA PONTIFICIA DEI NUOVI LINCEI.

denza nella prosa bizzarra di Francesco Colonna. E la trovano anche nella realtà di quei pochi giardini che di quell'epoca ci rimangono ancora, primo fra tutti — se non forse unico — quello dei Palazzi Vaticani. Il quale giardino, con i successivi ampliamenti, si potrebbe veramente chiamare l'antologia del giardinaggio italiano, perchè dal Belvedere — che fu iniziato da Nicola V intorno al 1450 — a traverso le aggiunte cinquecentesche di Pio IV, quelle barocche di Urbano VIII, quelle neoclassiche di Pio VI e quelle senza stile di Leone XIII, è giunto fino alle attuali modernissime aiuole, non certo fra le più belle.

E il Belvedere di Nicola V e di Giulio II è ancora il perfetto esempio del giardino architettonico, fatto di edifici e privo di vegetazioni. Si tratta di una bella abside, che fronteggia i palazzi papali e che fu disegnata dal Bramante. Sotto di essa vi è la grande pigna di bronzo, che si vuole fosse un tempo sulla sommità del mausoleo di Adriano, e da un lato e dall'altro due pavoni di bronzo, che potrebbero avere la stessa provenienza. Gli uni e l'altra vi erano stati trasportati dal quadriportico dell'antica Basilica Vaticana, dove ancora appariscono nel disegno del Cavalieri, che è del 1575, e dove gli aveva veduti Dante, a cui la grande pigna bronzea aveva suggerito la viva immagine della testa di Nembrotto nell'ottavo cerchio dell'Inferno:

La faccia sua mi parea lunga e grossa
Come la pina di San Pietro a Roma...

Più, tardi, nel secolo XVIII, continuando la tradizione che i nuovi modi e le mode novissime non avevano intieramente distrutta, fu trasportata in quello stesso luogo — che veniva detto « il giardino della Pigna » — la grande base marmorea della Colonna di Antonino, ritrovata nel 1705 dentro l'orto dei frati della Missione, a Montecitorio — sì che il così detto Belvedere più che un giardino appare a noi come un museo all'aria aperta. Bisogna dire che per l'eleganza dell'architettura bramantesca e per la giudiziosa disposizione di quei frammenti d'antiche sculture forma anche oggi un insieme pieno di leggiadra armonia.

Del resto è bene notare un fatto che rimarrà fondamentale nei giardini romani. Quando, più

IL NINFEO DELL'ARMONIOSISSIMO CASINO DI PIO IV. *(Fot. Vasari)*

LA MAESTOSA CUPOLA DI SAN PIETRO, DAI GIARDINI. *(Fot. Alinari)*

IL CORTILE DI S. DAMASO, CIRCONDATO PER TRE LATI DAL PALAZZO VATICANO. (Fot. Vasari)

tardi, verso la fine del secolo XVI, cioè, si cercò di dare una più grande importanza all'elemento arboreo, il senso architettonico sopravvisse alle nuove tendenze. Non s'innalzarono più edifici di marmi e di mattoni, ma si crearono muraglie di verdura, in cui i lecci, i lauri e le mortelle mantennero la linea architettonica primitiva. I viali non furono — come nei grandi parchi settentrionali — limitati dagli alberi, ma si crearono grandi pareti di verde, come si vedono ancora a Villa Medici, a Villa Mattei e nei giardini vaticani. È uno spettacolo di bellezza che difficilmente può essere superato. Si direbbe che quelle immense pareti vive e pure immobili, immobili e pure tutte canore di canti, di voli e di fruscii misteriosi, cupe e pure qua e là ravvivate da qualche rosa d'ogni mese, spuntata timidamente ai loro piedi, si direbbe quasi che esse debbano isolare veramente dal mondo l'ieratico abitante di quell'*Hortus conclusus*. « I soli ospiti di quel giardino » — ha lasciato scritto Paolo Bourget, che ha sentito così schiettamente la poesia di Roma — « sembrano essere i numi di marmo sparsi qua e là fra quelle muraglie di verdura, rottami dell'arte pagana posti all'ombra della grande Basilica dalla fantasia dei papi del Rinascimento, per ordine di quel Leone X, forse, che tenne in quei giardini la sua corte di poeti squisiti e di gloriosi artisti. Sotto l'implacabile azzurro di un pomeriggio di giugno quel popolo di statue bianche aggiungeva a quella solitudine un passato grandioso e rovinato. Quelle immagini di Numi non avevano assistito, un giorno, alla caduta del loro Olimpo e del loro culto, per assistere oggi, testimoni muti, allo spossedimento del Vicario di Colui che li aveva detronizzati? Agli angoli dei viali, qualche grande urna, di marmo anche quella, disegnava la sua elegante sveltezza. Ai piedi di quelle muraglie si vedevano le alte erbe mosse dai soffi del vento, e più vive sul fondo quasi morto delle mortelle e dei lecci. Quelle piante giovani sembravano palpitare e come soffrire di essere imprigionate in quel recinto che è, infatti, una prigione — volontaria ma tanto più stretta e definitiva — ultimo lembo di terra che la natura lascia all'augusto vinto del Vaticano ».

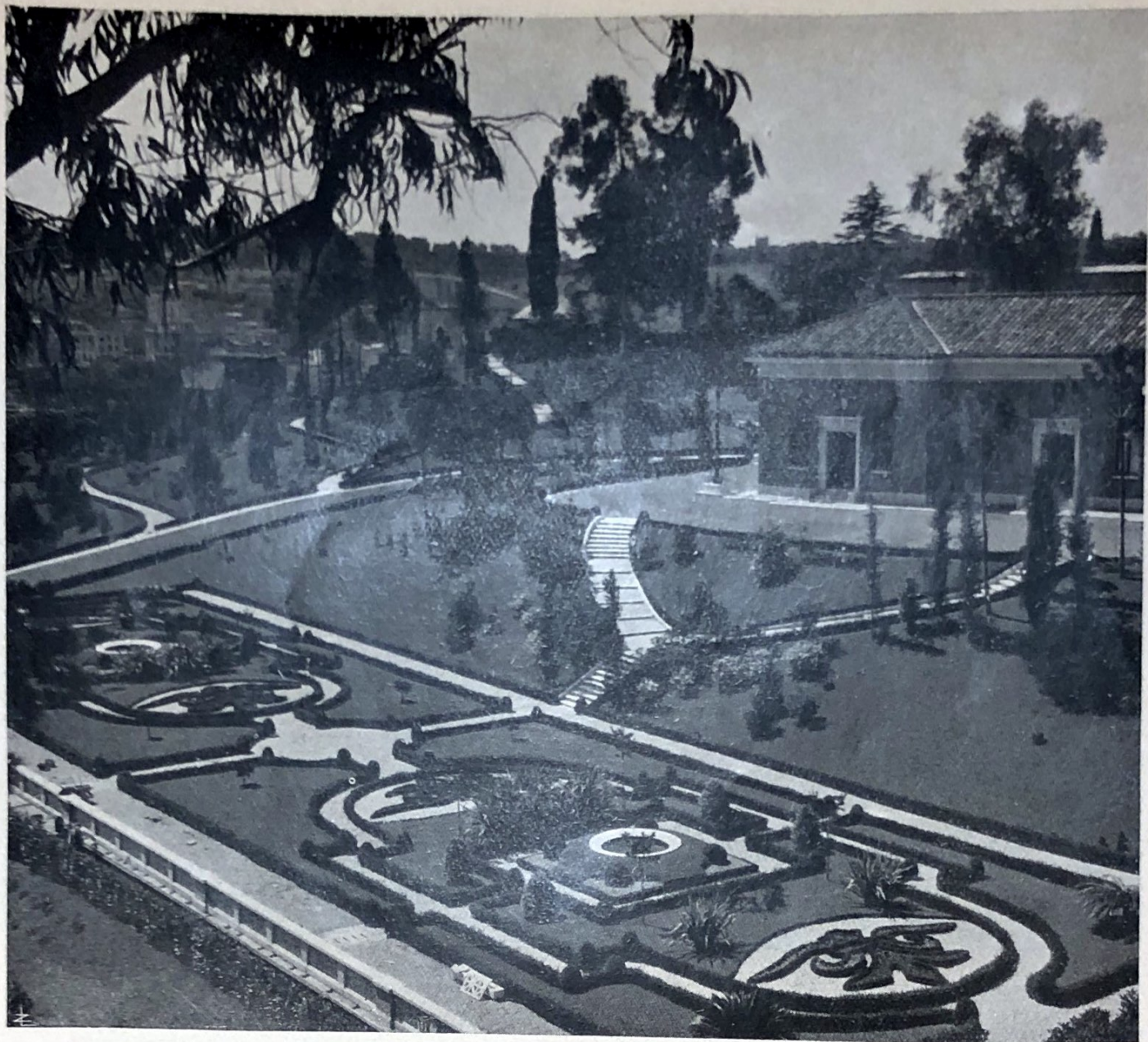
Queste parole, Paolo Bourget le scriveva un mezzo secolo fa e da allora molte cose che sembravano sogni si sono realizzate e il mondo tutto è cambiato in una delle più sanguinose tragedie che ricordi la storia. Ma anche oggi i vecchi giardini vaticani continuano a vegetare sotto il cielo di Roma, coprendosi di nuove foglie ad ogni primavera, esalando tutti i profumi delle loro resine e delle loro linfe nei giorni ardenti d'estate, quando le fontane singhiozzano più amorosamente e centinaia di vanesse e di cavolaie palpitano sulle rose bengaline e sulle grandi ombrellifere che sanno di selvatico; rivestendosi

NEL FONDO, L'OSSERVATORIO ASTRONOMICO E L'ANTENNA DELLA STAZIONE RADIOTELEFONICA. *(Fot. G. Felici)*

MA ANCHE OGGI I VECCHI GIARDINI VATICANI CONTINUANO A VEGETARE SOTTO IL CIELO DI ROMA... (Fot. Vasari)

d'oro e di porpora nei crepuscoli tizianeschi dell'autunno, e sprofondandosi nella nebbia azzurrognola delle giornate d'inverno, quando i mobili fili della pioggia sembrano avvincere così tenacemente la nostalgia del passato alla tristezza dell'ora presente.

Ma di tutte le belle cose che adornano gli angoli più lontani e più misteriosi dei giardini papali, rimarranno pur sempre le fontane che appariscono all'improvviso in fondo a un cortiletto abbandonato o allo svolto di un viale che sembra non debba finir mai.

Perchè l'arte delle fontane è sopra tutto un'arte romana e pontificia. E si capisce. Già la regione vaticana si prestava meravigliosamente al moltiplicarsi di quelle mostre acquoree. Chiusa tra il Gianicolo e Monte Mario, limitata, per due lati, dall'ansa del Tevere, essa era sempre stata ricchissima di polle sorgive che scaturivano tra i sassi e i cespugli di quella vallata feconda. Ve ne erano forse troppe, tanto che a taluno parve che quella inesauribile abbondanza, alimentata da mille vene, potesse nuocere ai giacenti del sepolcreto vaticano. Il papa San Damaso — che regnò sulla cattedra di Pietro fra il 366 e il 384 di Cristo, in pieno secolo IV, cioè — temendo che tutta quell'acqua dovesse rovinare gli edifici che già sorgevano sul sepolcro di San Pietro, provvide a riallacciare le vene sparse e le condusse a una fontana, nel peristilio della Basilica, fontana che fu la prima delle molte che l'avrebbero seguìta nel corso dei secoli. Di questa fontana primitiva rimane anche l'iscrizione dedicatoria, oggi murata nelle cripte di San Pietro. La dettò Damaso stesso, che fu nobilissimo poeta e si compiacque di esaltare la gloria dei martiri e l'origine delle opere d'architettura che veniva facendo un po' da per tutto. Artista compiuto, egli voleva che anche l'aspetto esteriore delle sue lapidi avesse una forma degna e per lui il calligrafo Filocalo aveva disegnato quei caratteri uncinati che sono proprî delle iscrizioni damasiane. Questa del Vaticano è formata da dieci esametri, che io ho tentato di tradurre

I QUALI GIARDINI... SI POTREBBERO CHIAMARE L'ANTOLOGIA DEL GIARDINAGGIO ITALIANO... *(Fot. G. Felici)*

i secoli si parlano e si rispondono da un quartiere all'altro della città.

Del resto si potrebbe tracciare la storia dell'arte fontaniera di Roma solo descrivendo le fontane dei giardini vaticani. Da quelle così varie che Pirro Ligorio disegnò per il casino di Pio IV in pieno secolo XVI e che sono tutta una gloria di architetture eleganti e di statue leggiadrissime e di armoniosi zampilli; alle ultime più semplicemente architettoniche volute da Benedetto XV; a quella così pesante nel suo novecentismo teutonico dovuta allo scalpello dello Zimmermann per solennizzare — nel 1927 — il quarto centenario della Guardia Svizzera, tutte le tendenze, tutti gli stili e — aggiungerò — tutte le mode si sono sbizzarrite sotto i lecci secolari degli *Horti Vaticani*. Talune, anche, hanno un valore che si può chiamare archeologico e iconografico: quella detta della Zitella — per esempio — da una grande statua romana seduta in così pudico atteggiamento, che per molto tempo fu creduta l'effige di Lucrezia, moglie di Collatino; e quell'altra della Galera, che è la minuziosa e perfetta immagine in bronzo di un galeone secentesco, dove il Maderna ha riprodotto, con una fedeltà stupefacente, tutti i particolari della nave, sì che oggi è come un magnifico esemplare di architettura marinaresca.

Tal'altre, poi, mantengono vivo il ricordo di epoche lontanissime, come il grande fontanone marmoreo che Innocenzo X fece costruire nel cortile di San Damaso, per convogliarvi le acque che per il primo il papa Damaso aveva disciplinato *magno cum labore* negli albori dell'èra cristiana.

Architetture di acque e di

I GIARDINI VATICANI DOPO UNA NEVICATA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

tenendomi il più possibilmente vicino all'oscura latinità del poeta:

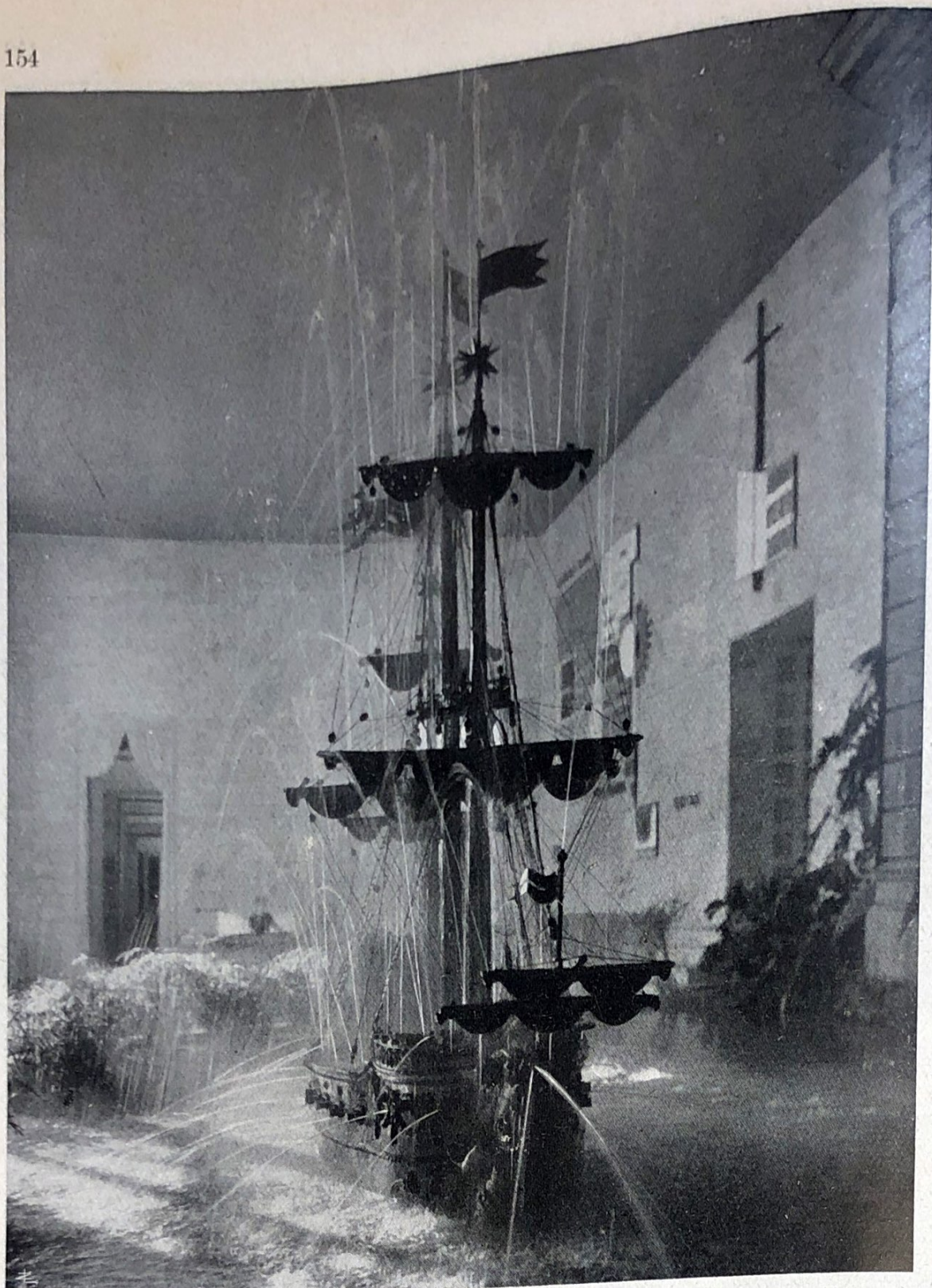
L'acque accerchiavano il monte che lungo sottili meati
Infracidivano l'ossa e i corpi sepolti in quel luogo.
Damaso che ciò avvenisse non tollerò, nè che dopo
L'eterna pace, novelli dolori soffrissero i morti.
La molto grave fatica, superò l'opera immane;
Ch'egli ridusse la vetta del monte ad un vasto pianoro
E assiduamente scrutate le viscere occulte del suolo,
Quello che avevano l'acque sommerso ridusse all'aperto
E ritrovò la sorgente dispensatrice di grazia.
Quest'opera il fedele Levita Mercurio diresse.

Mille e trecento anni più tardi un altro papa umanista e poeta — Urbano VIII — essendosi scoperta una nuova sorgente nei giardini vaticani, volle che servisse ad alimentare una fontana che egli aveva fatto disegnare dal Bernini. E come questi, prendendo occasione dallo stemma gentilizio del pontefice — che era un Barberini — l'aveva adorna di uno sciame di api, volle che vi fosse inciso questo distico da lui dettato:

Quid miraris apem quae mel de floribus haurit
Si tibi mellitam gutture fundit aquam?

(A che stupir se l'ape distilla dai fiori il suo miele - Se da una vil grondaia sì dolce a te vien l'acqua?).

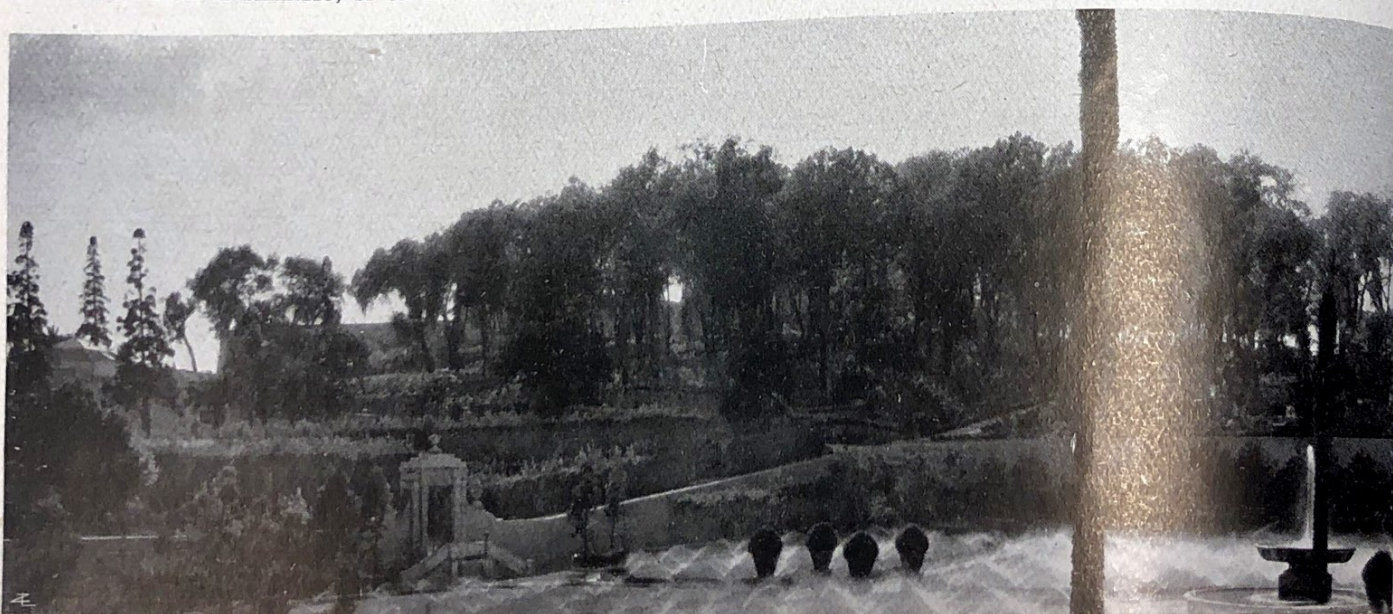
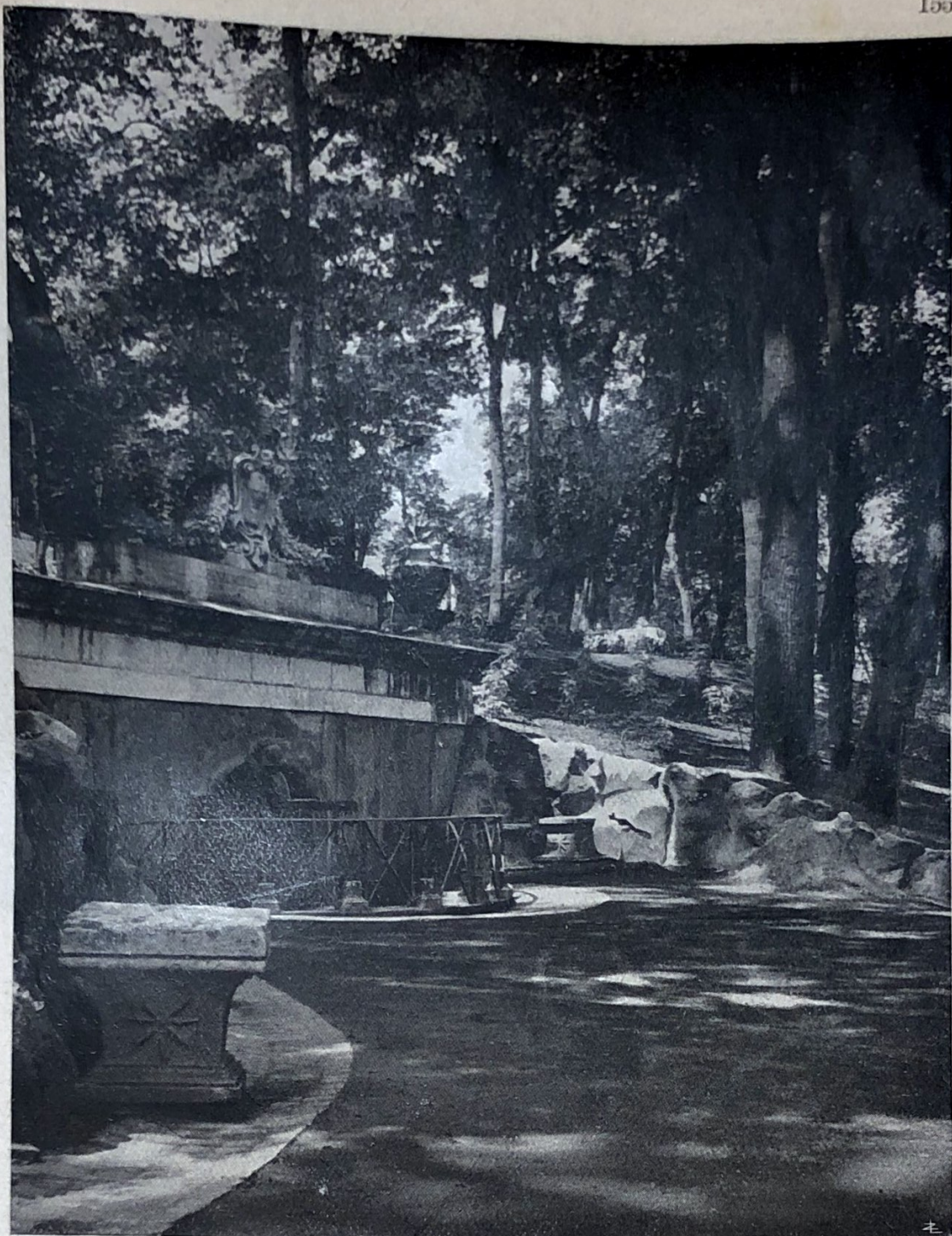
Bella tradizione romana, queste fontane canore, onde a traverso

IL VIALE DETTO DELLA ZITELLA, DALLA FONTANA OMONIMA. *(Fot. Vasari)*
IL PONTE IN FERRO CHE CONDUCE ALLA VECCHIA SPECOLA VATICANA. *(Fot. Morano-Pisculli)*

LA FONTANA DELLA
LERA. « MINUZIO
PERFETTA IMMA
IN BRONZO DI UN
LEONE SECENTESCO

(Fot. Vasari)

... E NELLE PAUSE DI SILENZIO, SI ODONO CANTI DI UCCELLI E CHIOCCOLII DI FONTANE...

(Fot. Vasari)

ARCHITETTURE D'ACQUE E DI PIETRE, DI FOGLIE E DI RAMI, COSE FRAGILI... CHE SOPRAVVIVONO AI SECOLI...».

(Fot. Vasari)

pietre, di foglie e di rami, cose fragili che sembrano condannate dalla loro stessa essenza, ma che sopravvivono ai secoli e nella mutabile immobilità delle mura Leonine, si trasmettono di generazione in generazione i ricordi dei tempi che furono e che ritornano fatalmente con alterna vicenda.

Per questo, i giardini vaticani hanno un carattere tutto loro, che è pieno di poesia e di austerità. Essi non furono creati per le feste galanti di un qualche *embarquement pour Cythère*, nè i loro viali architettonici videro mai gli strascichi e i falpalà delle pastorelle arcadiche. La maggior parte dei visitatori di Roma non li conosce: oltre i bastioni di Urbano VIII, appariscono a chi dalla porta San Pancrazio discende ai Borghi lungo la Via delle Mura, come luoghi di mistero, che s'immaginano pieni di cose tanto più belle quanto più inaccessibili. Le cime dei grandi pini italici e le cupole oscure dei lecci, svettano oltre la muraglia di cotto, che al tramonto sembra coprirsi di sangue, e nelle pause di silenzio si odono canti di uccelli e chioccolii di fontane. E quello è veramente l'*hortus conclusus*, dove ogni sera nei bei giorni di sole un Vecchio avanza lento e solo fra questi armoniosi aspetti di natura, di arte, di storia, in cui ciascuno de' predecessori lasciò qualche testimonianza del suo passaggio sulla cattedra di Pietro, e dove anche Egli lascerà segni indelebili del suo pontificato, come altri ve ne lasceranno certamente i successori, a significare, nella perenne vicenda delle opere e dei giorni, la vivente eternità di Roma.

DIEGO ANGELI

NEL SECONDO CENTENARIO DELLA MORTE DI ANTONIO STRADIVARI

C'E' CHI GIURA SULLA VERITA' DI QUESTO RITRATTO DELLO STRADIVARI, OPERA MEDIOCRE DI UN PITTORE GIALDINI.

L'Italia vuol celebrata in quest'anno la ricorrenza centenaria della morte di Antonio Stradivari. Celebrazione ideale, quasi glorificazione simbolica, che la patria tributa ad un suo figlio, umile tra gli umili, vissuto tranquillamente e modestamente in una città di provincia, tra il Seicento e il Settecento; glorioso nei secoli per l'opera sua insuperata, ignoto quasi durante la sua vita mortale, di cui poco o nulla s'è potuto sapere, nonostante le affannose e diligenti ricerche compiute quando dalle opere insigni del celebre artigiano si volle risalire a indagare le vicende della sua vita, il progressivo elevarsi della sua arte. Mistero, o quasi, dunque, la vita del celebre liutaio, sebbene l'opera sua, già lui vivente, si fosse conquistata una fama mondiale: mistero — e mistero profondo — il modo col quale Antonio Stradivari poteva costruire quei prodigiosi strumenti che i posteri si contendono, perchè nulla mai di migliore seppe poi produrre alcun artefice, ancorchè e scienza ed esperienza offrissero ben più larghi mezzi di indagine e di prova, che non al tempo in cui il grande liutaio di Cremona irradiava per tutta Europa, non escluse le maggiori Corti, il prodotto della sua semplice bottega.

Convien dire che, se Antonio Stradivari dovette al proprio intuito, alla propria genialità l'aver superato e i liutai che prima di lui in Cremona s'eran dedicati alla costruzione degli strumenti ad arco, e tutti quelli che dovevano succedergli, egli tuttavia non era sorto dal nulla. La scuola cremonese di liuteria era già salita in fama prima di lui e si contendeva gli onori in una mirabile gara soprattutto con la scuola bresciana di Gasparo da Salò: e quando lo Stradivari iniziò l'opera sua, la breccia in Cremona era già gloriosamente aperta da quasi un secolo dalla celebre bottega degli Amati, la quale pure aveva prodotto istrumenti di gran pregio.

Antonio Stradivari, che era nato forse nel 1644 in Cremona — anche l'anno della sua nascita è incerto — non apparteneva a famiglia di liutai, ma doveva essere il capostipite di una stirpe celeberrima di costruttori d'istrumenti. Egli andò a bottega presso gli Amati, imparò il mestiere, lavorò assai, e diede ben presto segno di quella inconscia intuizione delle leggi fisiche, dalla quale doveva più tardi ottenere i suoi meravigliosi istrumenti, che per la loro bontà oscurarono non poco la fama dei suoi maestri, portando il nome della sua bottega nei più lontani paesi d'Europa.

Per quasi trent'anni lo Stradivari lavorò a indagare il segreto delle norme dell'acustica pratica. I suoi violini, già pregevoli agli inizi, subirono perfezionamenti continui. Instancabile nella ricerca, seppe far scomparire sempre più la materia vibrante, di fronte alla pura spiritualità del suono.

Così, dai primi violini dello Stradivari, che sono noti col nome di «amatizzati» e che risentono l'influenza della bottega in cui aveva appreso l'arte, si sale

su su alle supreme vette della perfezione: il genio via via si rivela, si libera da ogni imitazione. All'artefice umile, tanto umile da esser tentato di cambiare il proprio nome in quello di *Antonio Nihil* (Antonio Nulla), appare sempre più chiaro e nitido ciò che per gli altri, e tuttora per noi, è avvolto nel più tenebroso mistero. Le qualità del legno, la vernice, la forma della cassa, il ponticello, le famose « ff », il fondo, le incollature, e che altro mai dicono all'artigiano il segreto della loro influenza sulla sonorità dell'istrumento. E Antonio Stradivari tenta, ritenta, erra e corregge l'errore, si svia e poi riprende il suo cammino: intuisce (non v'è altra parola) quale debba essere la strada per salire in alto, sempre più in alto, finchè tocca quella che umanamente sembra inarrivabile e che invece l'umile artigiano di Cremona ha raggiunto: la perfezione.

La fama dello Stradivari ben presto oltrepassa i confini della patria. I violini, che nella bottega dello Stradivari si pagavano quattro luigi d'oro (circa novanta lire d'oro), aumentavano di prezzo in ragione della ricerca che ne facevano le Corti e i ricchi del tempo. E le ordinazioni piovevano, mentre il liutaio non si stancava di perfezionare sempre più gli stupendi prodotti della sua bottega.

Furono prima le Corti di Ferrara, di Parma, di Mantova, di Milano che, più vicine a Cremona, subito riconobbero l'eccellenza dell'opera dello Stradivari e ne vollero gli strumenti: ma poi un banchiere veneziano ordina violini, viole e violoncelli da offrire al re Giacomo d'Inghilterra: un altro gli dà commissione di un quartetto pel re di Sardegna Vittorio Amedeo II: nel 1687 lo Stradivari eseguisce il quartetto per la Corte di Spagna, e due anni dopo, l'altro, pure famoso, per Cosimo II de' Medici, granduca di Toscana.

L'affluire del lavoro dà modo allo Stradivari di migliorare sempre più l'opera sua. L'uomo incolto, quasi analfabeta, continua indefesso nella ricerca e, senza l'ausilio di formule scientifiche, penetra il segreto della materia, e ne trae le più mirabili deduzioni. E' la risonanza del legno, la natura delle vernici, il modo di applicarle, la forma dell'istrumento? O che altro? Ciò che per ognuno è mistero, è per lui chiaro, lucido: egli vede la sua via e la persegue indefesso: vuol toccare il miglior risultato.

LA CASA DI STRADIVARI, NELLA EX PIAZZA DI SAN DOMENICO, COM'ERA NEL 1889, PRIMA DELLA DEMOLIZIONE.

E' questo il periodo aureo della produzione della celebre bottega, e va circa dal 1700 al 1737, anno in cui il grande artefice moriva, quasi centenario, in Cremona.

La forma dei violini assume, in questo periodo, anche maggiore eleganza, le curve sono più ampie, le vernici da rossastre divengono dorate e trasparenti, l'assieme è di maggiori dimensioni che non nei modelli costruiti nei primi anni.

Le date gloriose succedono alle date gloriose. Nel 1702, lo Stradivari costruisce due violini e un violoncello per il duca d'Alba: nel 1707 sei violini, due viole e due violoncelli per Carlo III, re di Spagna: nel 1715 il provveditore della musica del re di Polonia, per incarico del suo sovrano, ordina allo Stradivari dodici violini, e un anno dopo Lorenzo Giustiniani, patrizio veneto, vuole dallo Stradivari nient'altro che il miglior violino ch'egli sappia costruire, perchè s'inorgoglisce di poter possedere l'opera più insigne di un artefice così grande.

VERA DA POZZO CHE ESISTEVA NELLA CASA DI ANTONIO STRADIVARI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

In che consiste, dunque, il pregio di questi istrumenti, la loro inarrivabile perfezione? Da che cosa essa deriva? Alla prima domanda è facile rispondere, alla seconda è, almeno fino ad oggi, impossibile.

Se noi interroghiamo coloro che hanno avuto la ventura di suonare uno strumento dello Stradivari, sia esso violino, viola o violoncello, riscontriamo una mirabile unanimità d'impressioni. Si asserisce che, attraverso la voce dell'istrumento, l'esecutore riesce a tradurre tutta la propria individualità. Il suono nobile, puro sembra quasi si liberi dalla materia legnosa di cui l'istrumento è costituito. Uno « stradivario » non è che voce, dolce e potente al tempo istesso, voce sensibile a tutte le vibrazioni dell'anima dell'artista che lo suona: esso si piega ad ogni più sottile esigenza dell'esecutore, e così avviene che il suo suono pieno, soave e brillante, rispecchi in certo modo l'individualità dell'artista, poichè lo « stradivario » è sensibile ai diversi metodi di produrre il suono e canta così come lo fa cantare il temperamento di chi lo tocca. Si verifica allora la più intima fusione tra l'artista e l'istrumento: scompaiono l'uomo e il violino, per idealizzarsi nel fascino purissimo dell'arte.

Gli strumenti dello Stradivari si distinguono da quelli degli altri liutai, non esclusi quelli degli Amati, dai quali lo Stradivari derivò la propria arte, per la mirabile conciliazione di qualità che sembrano antitetiche. Lo « stradivario » ha robustezza, brillantezza, pienezza di suono e nello stesso tempo può raggiungere dolcezze e delicatezze insuperabili: talchè esso riesce ottimo per la musica da camera e ottimo per concerto, anche là dove il violino deve contrastare una massa orchestrale.

Ma, ripetiamo, da che cosa deriva tanta eccellenza? Ormai da due secoli si indaga inutilmente su questo argomento, ma il mistero resta ermetico e resiste ad ogni ricerca.

Come abbiamo detto, si sono attribuite le qualità dello « stradivario » volta a volta alla natura del legno, alla qualità della vernice, alla forma dell'istrumento. Ogni ipotesi però fu smentita dalla pratica.

Si copiarono le dimensioni: inutilmente. Si usarono gli stessi legni che lo Stradivari aveva usato; ancora inutilmente: anzi, si venne a sapere che molto spesso lo Stradivari faceva dipendere la qualità del legno dalla misura del compenso pattuito e dal materiale che aveva in magazzino. Si esaminarono chimicamente le vernici, e non fu difficile alla tecnica moderna il riprodurle: sempre inutilmente.

E allora si vagò nel campo delle ipotesi, soprattutto attribuendo l'eccellenza dei violini dello Stradivari ad elementi che oggi non sono esattamente riproducibili o dei quali non è stato possibile aver notizia alcuna.

Prevalentemente ci si è fermati sulla vernice, perchè si è rilevato che dalla vernice dipende anche oggi la correzione o il miglioramento delle qualità di un violino. L'istrumento deve poter vibrare liberamente. Ma un violino non verniciato vibra « troppo » liberamente: è aspro, ruvido: la vernice modifica la sensibilità del legno; e fa divenire il suono duro, metallico o dolce. D'altra parte, non sembra che lo Stradivari avesse a disposizione materie diverse da quelle che usavano i liutai suoi contemporanei. E perchè, allora, violini eguali a quelli dello Stradivari, appartenenti essi pure alla scuola cremonese, costrutti nello stesso periodo di tempo, non raggiungono il pregio di quelli dello Stradivari?

Molto probabilmente lo Stradivari doveva aver un suo modo di manipolare la vernice e soprattutto un suo modo di applicarla. I suoi contemporanei usavano pure vernici composte di gomma, olio e materie coloranti, ma ogni costruttore di violini aveva le proprie vedute per quanto riguardava le proporzioni delle varie ma-

SOPRA: IL CORTILE DEL PALAZZO TRECCHI, SEDE DELLA FIERA D'ARTE ANTICA. - SOTTO: IL PALAZZO DI CITTANOVA, DOVE VERRA' ORDINATA LA MOSTRA DI LIUTERIA ANTICA.

terie e soprattutto il modo di applicare la vernice. Lo Stradivari forse non ebbe a sua disposizione una vernice migliore delle altre, ma seppe usarla in modo da superare tutti i concorrenti.

Certo è che l'essenza intima della bontà degli «stradivari» costituisce tuttora un mistero: idee in proposito se ne possono vantare parecchie, e di quando in quando sorge qualcuno ad affermare di aver sollevato il fitto velo che ci nasconde il segreto: ohimè! il velo ricade assai presto. E ci persuadiamo di non saperne nulla. Neppure superficialmente conosciamo il « perchè » dell'eccellenza raggiunta. L'essenza stessa dell'istrumento è ricca di incognite: perchè, per esempio, uno « stradivario » che da tempo non venga usato ha diminuite le sue qualità di suono e le riacquista solo dopo che esso viene rimesso in uso? Esiste forse entro l'istrumento un genietto permaloso che si adonti della trascuranza usata verso un capolavoro?

li quali per li frutti che proveniranno doveranno
rimanere à beneficio Comune della Casa à
norma delle disposizioni fatte dal Sig. Anto.
suo Padre, Intanto per il mantenimento della
vita, e vestito doverà esser mantenuto della
Casa Paterna, o da frutti di detta Eredità,
e doppo li sopra detti sei anni per li frutti
che ne proveniranno da detto Capitale si
doveranno ricevere dalle mani del Sig. Paolo,
non volendo il sopra detto Sig. Anto. che li
altri fratelli habiano aministratione alcuna
nel detto trafico durando detto Capitale in
società con il Sig. Lorenzo Bertio perche così
convenuti, e non altrimenti
Io Antonio Stradivari ho [illegible] li sudetti
capitoli [illegible] de quello [illegible]
Io Lorenzo Bertio aprovo li sud. capitoli [illegible]
quello anullato
Io Paolo Stradivari aprovo li sud. capitoli [illegible]
di quello anullato
Io Gio: Batta Rossi son stato presente per testimonio
et ho veduto li sodetti Padre e Figlio Stradivari et
il detto Sig. Lorenzo Bertio à sottoscriversi come
sopra et ho maneggiato e stabilito li sud. contratto
di Comune consenso delle Parti
Io Ombuono Domenico Mainoldi son stato
presente per testimonio, et ho veduto [illegible]
sud. Signori Padre, e figlio Stradivari, et

LE RIGHE 15a E 16a DI QUESTO ROGITO, TROVATO NELL'ARCH. DI CREMONA, SONO DI PUGNO DELLO STRADIVARI.

Secondo i biografi dello Stradivari — principalmente i fratelli Hill di Londra dedicarono al grande Cremonese una monografia diffusissima, nella quale si può ritenere sia detta, per ora, l'ultima parola in argomento — il grande liutaio avrebbe costruito 1116 strumenti.

Giunti a noi in numero relativamente esiguo, oggi, grazie alle minuziose indagini compiute, sono catalogati e seguiti nei loro trasferimenti.

Parecchi di questi strumenti sono presso musei, o ricchi, che li custodiscono gelosamente nelle loro ben munite bacheche e si tengono paghi di udirne la voce quando la buona ven[tura] avvicina a loro qualche cele[bre] dell'arco. Altri di questi me[ravi]gliosi strumenti sono anche [nel]le mani dei più celebri conc[erti]sti, che oggi se li contendono a [pe]so d'oro. Così il nome dello St[ra]divari è associato a quello dei grandi artisti del passato e [del] presente: Paganini, Haben[eck], Wilhelmi, Sarasate, Ysaye, [Joa]chim, Vecsey, Kubelik, Hub[er]mann e non so quanti altri.

Si comprende che, in ragi[one] della sempre maggiore rarità [di] questi strumenti sul mercato [—] di quando in quando se ne r[...] qualcuno e per molti anni se [ne] perde la traccia — il loro val[ore] sia andato continuamente aum[en]tando.

Se Antonio Stradivari, co[me] abbiamo visto, si accontentava [di] costruire uno dei suoi violini [per] quattro luigi d'oro, già alla fi[ne] del secolo decimottavo gli «str[a]divari» si pagavano sulle 500 [li]re e ai primi del secolo decim[o]nono toccavano le 5000 lire. [A] quel tempo gli «stradivari» av[e]vano già ciascuno un nome, c[ol] quale passarono alla posterità [e] furono seguiti nelle loro peregr[i]nazioni, di luog[o] in luogo: abbi[a]mo il «Delfino» celebre per l[a] ricchezza e l[a] varietà di tint[a] della sua ver[...]

ANTONIO STRADIVARI[:] TERRACOTTA DEL PROF. MICHIELI, CUSTODITA NEL MUSEO CIVICO DI CREMONA.

QUESTO QUADRO, DIPINTO MOLTI ANNI OR SONO DAL PITTORE HAMMAN, VUOL RAPPRESENTARE LO STRADIVARI. SI TRATTA DI UN RITRATTO DI FANTASIA, MA L'OPERA E' BELLISSIMA E LA FIGURA DEL GRANDE LIUTAIO E' RESA CON NOBILTA' DI ESPRESSIONE.

nice, il « Messia », del 1716, uno dei più famosi; il « Cigno », l'« Imperatore », l'« Ercole », il « Superbo » e così via.

Ma l'ascesa dei prezzi non doveva arrestarsi più. Un Milanese, Luigi Tarisio, verso il 1850 corse l'Italia, incettando strumenti antichi, spesso a vil prezzo. Uomo di scarsa cultura, ma di grande pratica, era egli eccellente conoscitore e raccoglieva, coll'amore del collezionista, numerosi strumenti nella stamberga in cui poveramente viveva. Molti strumenti furono da lui venduti a Parigi ed in altri centri d'Europa: tra questi, parecchi « stradivari », oltre ad altri violini di celebri autori. Alla sua morte si trovarono nella sua stanza numerosi istrumenti, e tra questi non pochi capolavori dello Stradivari. Un liutaio parigino, il Vuillaume, si precipitò a Milano e potè acquistare tutto a bassissimo prezzo.

Alla metà del secolo scorso il valore di uno « stradivario » si aggirava sulle 25.000 lire: ma già nell'anteguerra si raggiungevano e si oltrepassavano le cinquantamila. Oggi si parla di mezzo milione, ma la cifra è puramente nominale. Chi vuole uno « stradivario », se riesce a scovarlo, deve pagarlo a prezzo d'affezione. Anche se taluno di questi istrumenti è assicurato contro i furti per la somma di un milione, come è il caso per qualche esemplare, nessuna somma può compensare la perdita di simili capolavori, e si comprende che qualsiasi prezzo ha carattere esclusivamente indicativo.

In minor numero dei violini sono le viole ed i

LA PIAZZA DI SAN DOMENICO. AL LATO DESTRO DELLA CHIESA, LA CAPPELLA DEL ROSARIO OVE EBBE SEPOLTURA ANTONIO STRADIVARI.

violoncelli dello Stradivari, ma anche questi ricercatissimi: il loro valore, se non lo supera sempre, non è certo inferiore a quello dei violini.

Abbiamo detto che di Antonio Stradivari assai poco si sa e che il suo nome ci appare quasi mitico, il mito del genio artigiano, che doma la materia e la rende schiava dello spirito. Fortunatamente, che non si tratti di un mito, ma di una gloriosa realtà, ci avvertono non solo le mirabili opere sue, ma quella raccolta Salabue, di cui Cremona è riconoscente al conte Cozio di Salabue e che è orgoglio di quel Museo civico. Il conte Cozio di Salabue, amoroso collezionista, aveva un tempo raccolto istrumenti — tra questi il celebre « Messia » — disegni, cimeli, attrezzi di lavoro appartenuti ad Antonio Stradivari. Oggi, grazie alla generosità del liutaio londinese Fiorini, quei cimeli, che avevano trasmigrato all'estero, sono ritornati alla città di Cremona, unica testimonianza dell'attività del suo celebre figlio.

Null'altro di lui rimane: non la casa in cui visse e lavorò; non la tomba, andate distrutte l'una e l'altra nelle vicende della città. Chi dunque si aggira per le vie e le piazze di Cremona in cerca di qualche cosa di concreto e di materiale che lo ricordi a noi e ai posteri, sarà deluso di non trovarvi nulla. Ma la sua gloria parla ai posteri attraverso le sue meravigliose opere. E Cremona, con le feste a cui si prepara, durante le quali i maggiori concertisti del violino si avvicenderanno nel far udire la voce superba dei più famosi « stradivari », dirà ancora una volta al mondo la gloria di quell' artigianato italiano, che produsse in umiltà tante meraviglie, ed affermerà la grandezza del genio della stirpe, grandezza insuperata e inutilmente invidiata.

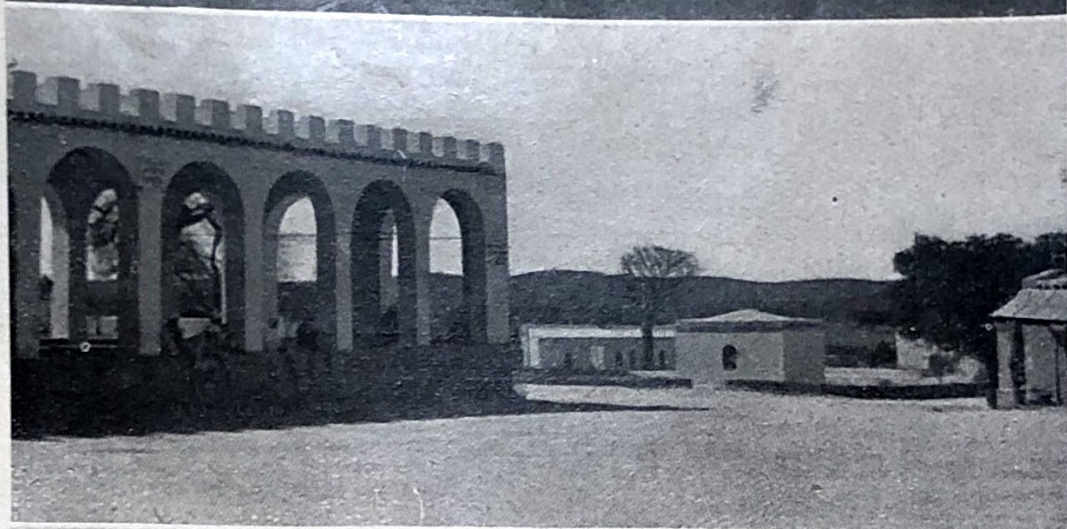
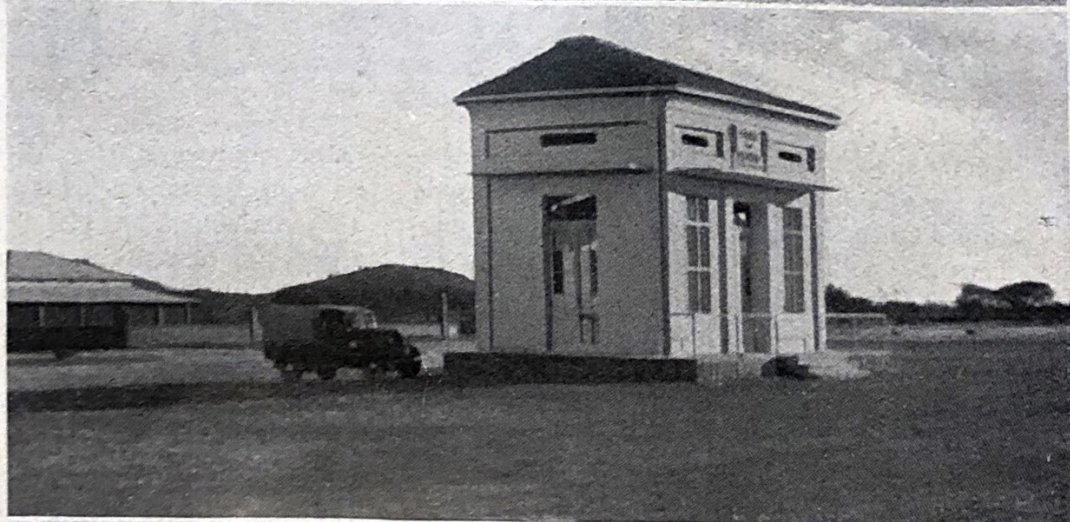
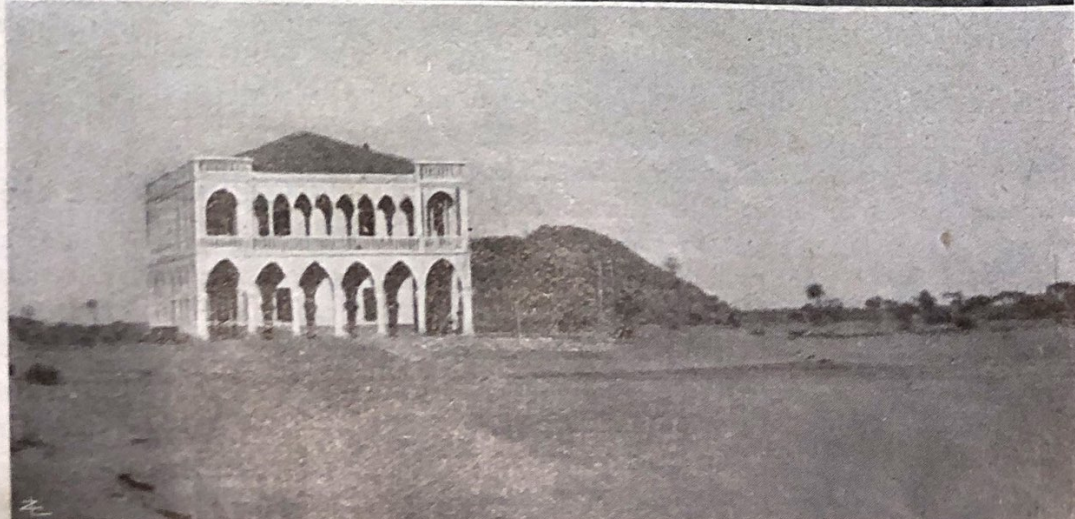
CESARE ALBERTINI

LA COSIDETTA « VIOLA MEDICEA ».

FERVORE DI OPERE E APPORTO DI CIVILTÀ IN

A. O. I.

(Fot. G. Vota - Febbraio XV)

LA CHIESETTA EDIFICATA IN MEMORIA DEI CARRISTI CADUTI A DEMBEGUINA'.

IL MERCATO COPERTO DI BARENTU'.

LA CASA DEL FASCIO A TESSENEI.

LA RESIDENZA DI TESSENEI.

(*Arch. Fot. T. C. I.*)

LATO ORIENTALE DELLE ISOLE PONTINE: PONZA E ZANNONE.

UNA NUOVA RISORSA MINERARIA ITALIANA

LA BENTONITE

L'ingegnere chimico minerario dottor Francesco Savelli, della « Società Anon. Mineraria Isole Pontine », dopo avere, pochi mesi prima, scoperto nell'isola di Ponza, a conclusione di lunghi studi geologici e geofisici, un giacimento di Bentonite, fino allora considerata inesistente in Italia — il 25 novembre 1935, all'indomani, si può dire, della proclamazione dell'assedio economico — iniziava tutta una serie di lavori di attacco al giacimento, per individuarne bene la consistenza, allo scopo di stabilire la possibilità, o meno, di sostituire, sia pure in parte, con materiale nostro, il minerale che l'Italia era costretta ad importare dagli Stati Uniti d'America.

I lavori di attacco procedevano con ritmo febbrile. Quaranta operai vi erano addetti. Le rocce dell'isola, specie in località « Cala dell'Acqua », lato sud-ovest, furono lacerate, saggiate e forate in profondità, con una rete iniziale di gallerie di 50 metri: 4 pozzi, 10 gallerie, 7 trincee, su un fronte di circa 2 chilometri. I laboratorî chimico e fisico di « Materie Prime d'Italia », in Roma, prelevano campioni e procedono a 30 analisi, a 24 prove fisiche, a 36 microfotografie, ad alcune prove termiche. Rilievi geosismici e magnetometrici, fotografie, riprese cinematografiche, disegni, completano l'attacco — che chiameremo in forze — al giacimento, finchè dal complesso di tutta l'opera intelligente e fervida dei nostri ingegneri risultò accertata una prima consistenza iniziale, assai incoraggiante, di ben 300.000 tonnellate di Bentonite compatta ed omogenea, quale raramente era dato constatare nei pochi consimili giacimenti del mondo.

La vittoria si delineò, dunque, completa e decisiva.

Che cos'è e a che serve la Bentonite

Per chiarire il valore e la portata della scoperta ed i vantaggi economici che essa apporterà alla Nazione occorre illustrare, almeno fugacemente, le principali caratteristiche di questa nuova risorsa mineraria italiana, senza però addentrarci nella sua complessa struttura chimica e geologica.

Diremo, dunque, che la Bentonite, la quale ha

INSENATURA « CAVA DELL'ACQUA » DOVE IMBOCCANO I CANTIERI DELLA MINIERA DI BENTONITE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

una storia recentissima, è un allofanoide di combinazione silice-allumina-acqua, del gruppo delle pirofilliti, il quale rappresenta la forma più pura delle argille - caolini, superandole enormemente per la sua straordinaria plasticità.

Caratteristica è la varietà — diremo meglio la metamorfosi — della sua colorazione. Di color chiaro, fra crema e verde olivo, all'atto dell'escavazione, bagnata diventa rosa, bruna o nera, a seconda della stratificazione; cotta, diviene bianca. La roccia madre è un tufo di origine sottomarina, di natura ortoclasica, che si presenta in geminati aggregati ed in grossi individui cristallini.

La Bentonite fu considerata materia trascurabile fino all'anno 1923, e solo dopo questa data si cominciò a parlare, negli Stati Uniti d'America, delle sue applicazioni. Successivamente, illustri chimici minerari inglesi, tedeschi ed americani ne studiarono l'impiego industriale, che dette risultati sorprendenti, ed il necessario sfruttamento; ma fino al 1933 l'unico importante giacimento noto era quello del Nord-America. Nel 1934, la Bentonite varcò l'Oceano e giunse fino a noi, per essere accuratamente studiata dalla Ceramica Richard-Ginori e da altre industrie, le quali tutte la riconobbero di ottimo rendimento. Purtroppo, però, il suo prezzo di acquisto e le spese di trasporto erano iperbolici, per cui la sua importazione dava luogo ad una non lieve esportazione all'estero del nostro oro.

Innumerevoli sono le applicazioni della Bentonite, la quale, grazie alla sua sorprendente plasticità ed ai suoi molti derivati, si dimostra capace di risolvere problemi talvolta spinosi e di capitale importanza. Essa, infatti, viene usata principalmente:

1) come perfetta carica e collante nelle carte da stampa e speciali;

2) come plasticante e costituente fondamentale nella ceramica, porcellana, isolatori elettrici, grès fino;

3) come appretto e collante nei tessuti, specialmente cotonieri;

4) come eccipiente nelle emulsioni in genere ed in quelle bituminose in particolare;

5) come plasticante nell'industria dei refrattari speciali;

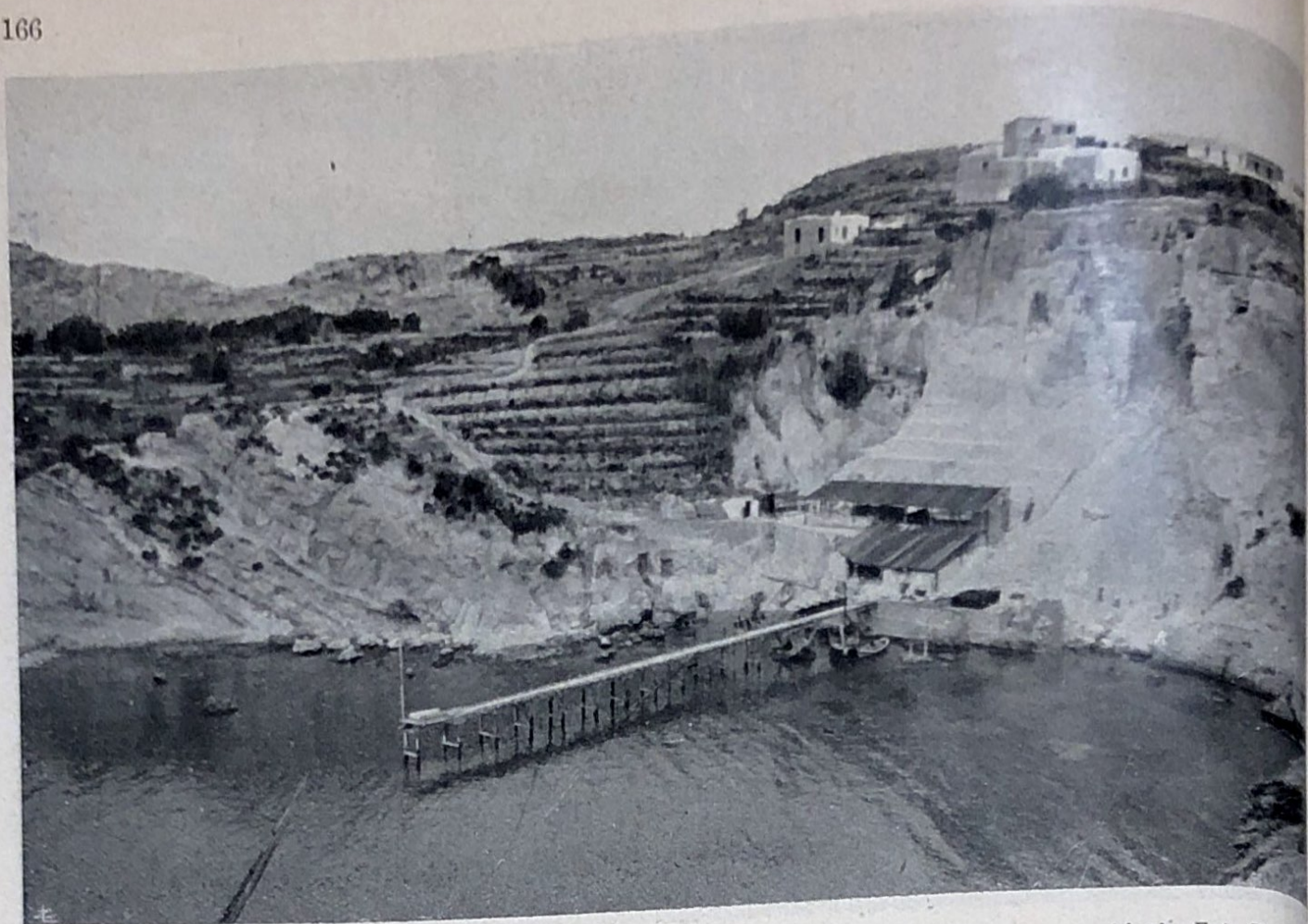
6) negli smalti e vetrine da ceramica, ghisa porcellanata, ferro smaltato, ecc.;

7) come eccipiente plasticante ed indurente della gomma;

8) in tutte le industrie fondate sulla chimica colloidale e sulle sostanze plastiche, vale a dire colori, vernici, paste, colle, stucchi, derivati dell'amido e della destrina, stucchi da vetri, resine, materie plastiche di bakelite, ecc.; sostanze ignifughe, matite, sfumi, tempere;

9) come rivestimento di *cubilots* per la fusione della ghisa.

I lavori di estrazione nell'isola di Ponza

Queste molteplici applicazioni finora conosciute della Bentonite hanno posto lo studio di essa

(Arch. Fot. T. C. I.)

CANTIERI E PONTILE DI CARICAMENTO DEL MINERALE ESTRATTO.

(Fot. Vasari)

IMBOCCO DEI CANTIERI DI RICERCA.

al primo piano dei problemi minera-ri italiani. Conseguentemente, nell'i-sola di Ponza — ormai non più terra di espiazione, ma isola mineraria — sono stati triplicati tutti gli impian-ti di estrazione e raffinazione e so-no venute ultimamente in luce vere miniere del prezioso minerale, capa-ci di approvvigionare la nazione e l'estero di una materia prima unica in Europa. Basti notare che il ban-co di Bentonite finora accertato pre-senta lo spessore di circa 30 metri sul livello del mare, su una larghez-za di oltre 40 metri ed una lunghez-za di oltre un chilometro. Inoltre, è stata accertata la esistenza del mi-nerale fino a 12 metri sotto il livello del mare.

Attualmente l'escavazione è con-dotta, oltre che a mezzo di gallerie e trincee, anche con vasti traccia-menti a grossi scalini; ed è allo stu-dio un piano di coltivazione del gia-cimento, che consentirà di produrre giornalmente fino a 300 tonnellate di Bentonite.

Vasti e bene attrezzati cantieri e grandi pontili di carico sono sorti nell'isola. Uno dei pontili, che ha i fondali di circa 5 metri, è servito da doppio binario, con potenzialità

AMMASSAMENTO DEL MATERIALE ESTRATTO, PRESSO IL PONTILE D'IMBARCO. *(Fct. Vasari)*

di caricamento fino a 200 tonnellate al giorno. Da esso già salpano flottiglie di motovelieri, che stazzano da 100 a 300 tonnellate, e portano il nuovo minerale al più vicino, vasto e sicuro porto di Gaeta — distante da Ponza solo 65 chilometri — dove è caricato sui vagoni ferroviari ed irradiato a numerose industrie italiane. Altri natanti sono diretti ai porti di Anzio e Civitavecchia, ma l'attuale attrezzatura di carico permetterà presto il trasporto del minerale direttamente a Genova.

La diffusione della Bentonite

Il moltiplicarsi delle analisi chimiche, i recentissimi brillanti risultati degli esperimenti pratici eseguiti in più larga scala dallo scopritore, con la collaborazione di valorosi altri tecnici minerari e di laboratori; esperimenti compiuti col premuroso concorso di varie industrie nazionali — fra le quali è doveroso ricordare l'Associazione Metallurgici di Milano, la FIAT, le Acciaierie di Torino, la Cartiera Italiana di Torino, la Ceramica Richard-Ginori, le Cartiere Meridionali, la Ceramica Lombarda, ecc. — hanno confermato non solo l'utilità dell'impiego della Ben-

LA PRIMA GALLERIA, PERFORATA DALL'OTTOBRE DEL 1935 AL FEBBRAIO DEL 1936.

TRACCIAMENTO DI UN NUOVO GIACIMENTO SOPRA-MARINO. (Arch. Fot. T. C. I.)

tonite, ma dimostrato perfino la spiccata superiorità di questa *Bentonite italiana* su quella americana e sull'argilla francese, anche per il minimo di ferro e titanio contenuti nel nostro minerale in confronto a quello estero.

In breve volger di tempo le miniere di Ponza già forniscono oggi, in Italia, oltre 30 fra le più importanti acciaierie, fonderie, officine meccaniche, cartiere, cantieri navali, industrie ceramiche, petrolifere, ecc. Un complesso imponente e davvero incoraggiante per i nostri valorosi tecnici minerarî, ed in particolar modo per l'ing. Savelli, il quale, sempre più approfondendo studi e ricerche, è riuscito ad ottenere, dal minerale grezzo di Ponza, nello scorso dicembre, con un minuto processo sperimentale e di immediata realizzazione, una resa fino all'80 per cento di *gelatina pura di Bentonite.*

A decisiva conferma dell'enorme quantitativo del prezioso minerale scoperto nell'isola pontina, si tenga presente che, grazie ai nuovi attacchi della Società Mineraria al giacimento di Bentonite, l'ultima recentissima ricognizione mineraria eseguita nell'isola dall'ingegnere capo del Corpo Reale delle Miniere di Napoli, ha accertato la esistenza di oltre *7 milioni di tonnellate* di Bentonite, associata a caolini.

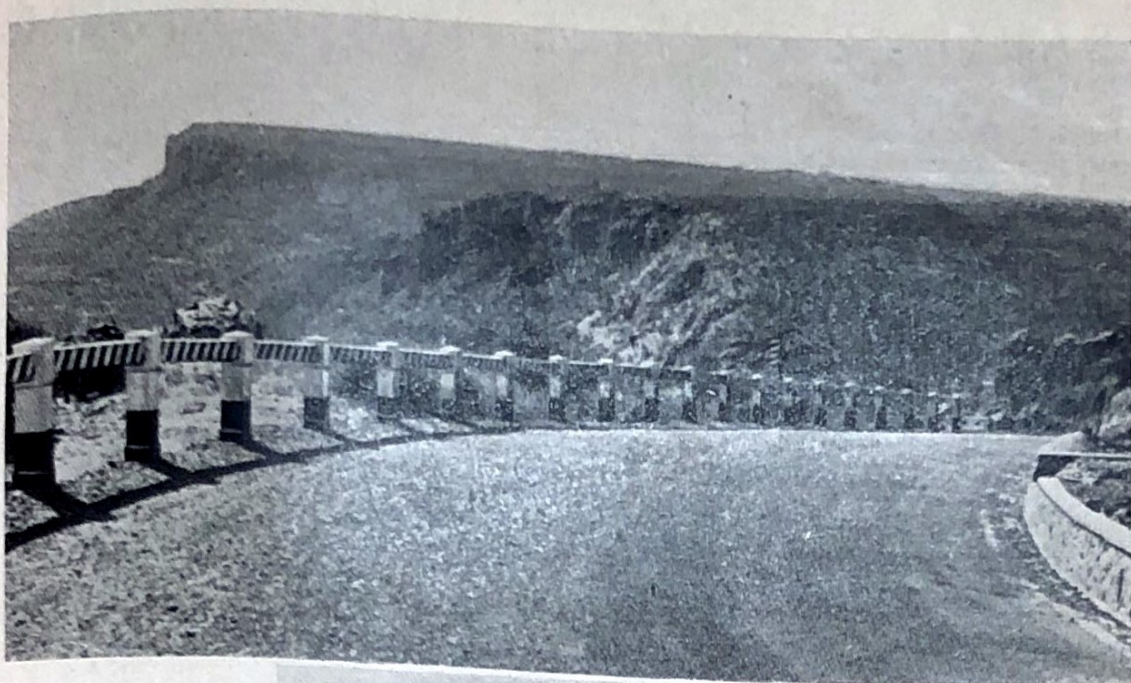
La notizia della recente scoperta in Italia di questo prezioso ed utilissimo minerale, in quantità tanto rilevante e soprattutto di così alto rendimento, si è diffusa oltre i confini, e già quattro nazioni (Inghilterra, Francia, Belgio ed Olanda) hanno prenotato per le rispettive industrie forti quantitativi di Bentonite dell'isola di Ponza, da consegnarsi nell'anno 1937.

L'Italia, da importatrice, diventa così ad un tratto esportatrice della Bentonite. Un altro miracolo di quel fervore di ricerca e di quell'audace spirito d'intraprendenza che il Fascismo ha saputo inoculare nella nostra fibra morale.

Da questo nuovo prodotto traggono incommensurabili vantaggi specialmente le nostre industrie, molte delle quali si avviano rapidamente al conseguimento di quella autarchia, cui tende l'operante fervore fascista, in questa nuova Italia rigenerata, potenziata e fatta Imperiale dallo spirito volitivo del suo grande Capo.

NICOLA ALETTA

LE VECCHIE E LE NUOVE VIE DELL'IMPERO

(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)

LA NUOVA SUPERBA STRADA DA ADDÌ QUALA' AD ADUA, LUNGO LA DISCESA DEL MAREB.

LA VECCHIA PISTA PRESSO AICOTA': ESSA VERRA' PRESTO SOSTITUITA DALLA CARROZZABILE IN COSTRUZIONE.

IL NUOVO PONTE SUL MAREB LUNGO LA BELLISSIMA STRADA DA ADDÌ QUALA' AD ADUA.

LA MOSTRA DEL TINTORETTO

A CA' PESARO - 25 APRILE - 4 NOVEMBRE

La mostra dei capolavori di Jacopo Tintoretto, di cui ci parla nel presente articolo Nino Barbantini, che ne è l'ordinatore, fa parte di quel ciclo di manifestazioni celebrative delle gloriose tradizioni pittoriche veneziane, che, iniziatosi nel 1935 con l'indimenticabile adunata delle opere di Tiziano, farà convergere via via nella Dominante le testimonianze più eloquenti dei grandi Maestri succedutisi a Venezia fino al Settecento, per concludersi con l'esaltazione del genio di Giambattista Tiepolo.

A due anni di distanza dalla Mostra di Tiziano la Città di Venezia ha bandito la Mostra dei capolavori di Jacopo Tintoretto, che verrà inaugurata il 25 aprile, festa di S. Marco, avrà sede, come l'ebbe l'altra, nei due appartamenti d'onore di Palazzo Pesaro, e si chiuderà il 4 novembre. Frattanto, il Patriarca di Venezia ha autorizzato i parroci a prestare alla mostra i quadri più belli del Maestro che sono nelle chiese, il Ministero dell'Educazione Nazionale ha concesso i capolavori di lui appartenenti alle Gallerie dello Stato, e le trattative iniziate coi Governi stranieri per quelli che si conservano nelle pubbliche collezioni dell'estero sono concluse felicemente o avviate alla conclusione più favorevole. Mezza Europa coopererà con l'Italia alla glorificazione di uno degli artisti più grandi che hanno onorato l'umanità.

JACOPO TINTORETTO. AUTORITRATTO

L'importanza dell'impresa, alla quale il Podestà di Venezia ha voluto prepormi, mi attribuisce una responsabilità grave, per quanto sia prezioso l'aiuto degli uomini di esperienza e di dottrina costituenti la commissione consultiva, alla quale ho facoltà di riferirmi, e che mi assistono autorevolmente. Questi raduni di opere sparse, che sono o dovrebbero essere intesi a riassumere la fisionomia e la storia di un artista o di una scuola, se sono organizzati, come spesso avviene, a cuor leggero, pigliando il materiale che si ha sotto mano e accettando facilmente quell'altro che viene offerto, finiscono per promuovere e diffondere sull'artista e sulla scuola impressioni incompiute e giudizi erronei, e sono piuttosto dannosi che utili. Nel caso del Tintoretto, la difficoltà di una scelta sicura è accresciuta dalla immensità e dalla disparità della sua produzione, che quando è cosa tutta sua è sublime, ma che molte volte tradisce il concorso spesso larghissimo degli allievi; e dal fatto che talune delle sue opere più stupende hanno dimensioni tanto vaste da non poter trovare

RITRATTO DI IACOPO SANSOVINO - R. GALLERIA DEGLI UFFIZI.

posto nelle aule di un palazzo, sicchè bisogna lasciarle dove sono, alla Madonna dell'Orto o alla Scuola di S. Rocco. Nondimeno, tenendo intransigentemente salda la risoluzione di escludere dalla Mostra tutte quelle pitture e quei disegni che non sono riconosciuti come opera del Maestro da documenti e da attribuzioni storiche, e in conseguenza, e per altre ragioni ovvie, tutte quelle che non appartengono alle chiese e alle collezioni pubbliche, la scelta che si è fatta mi sembra tale da lasciare l'animo tranquillo. I dipinti che verranno esposti non saranno più di un'ottantina; probabilmente ottanta giusti. Ma saranno tutti famosi, anche se molti di essi, situati ordinariamente in condizioni di luce sfavorevolissima, risulteranno a Ca' Pesaro del tutto inattesi, come risultarono due anni fa il *Martirio di S. Lorenzo* dei Gesuiti o l'*Annunciazione* di S. Salvatore. Riassumeranno l'arte del Tintoretto in tutti i momenti della sua vita, dagli esordi alla vecchiezza, come pittore profano e pittore di ritratti. E non soltanto nell'invenzione e nell'ossatura formidabile rivele-

RITRATTO DI DONNA - R. PINACOTECA DI DRESDA. *(Fot. Alinari)*

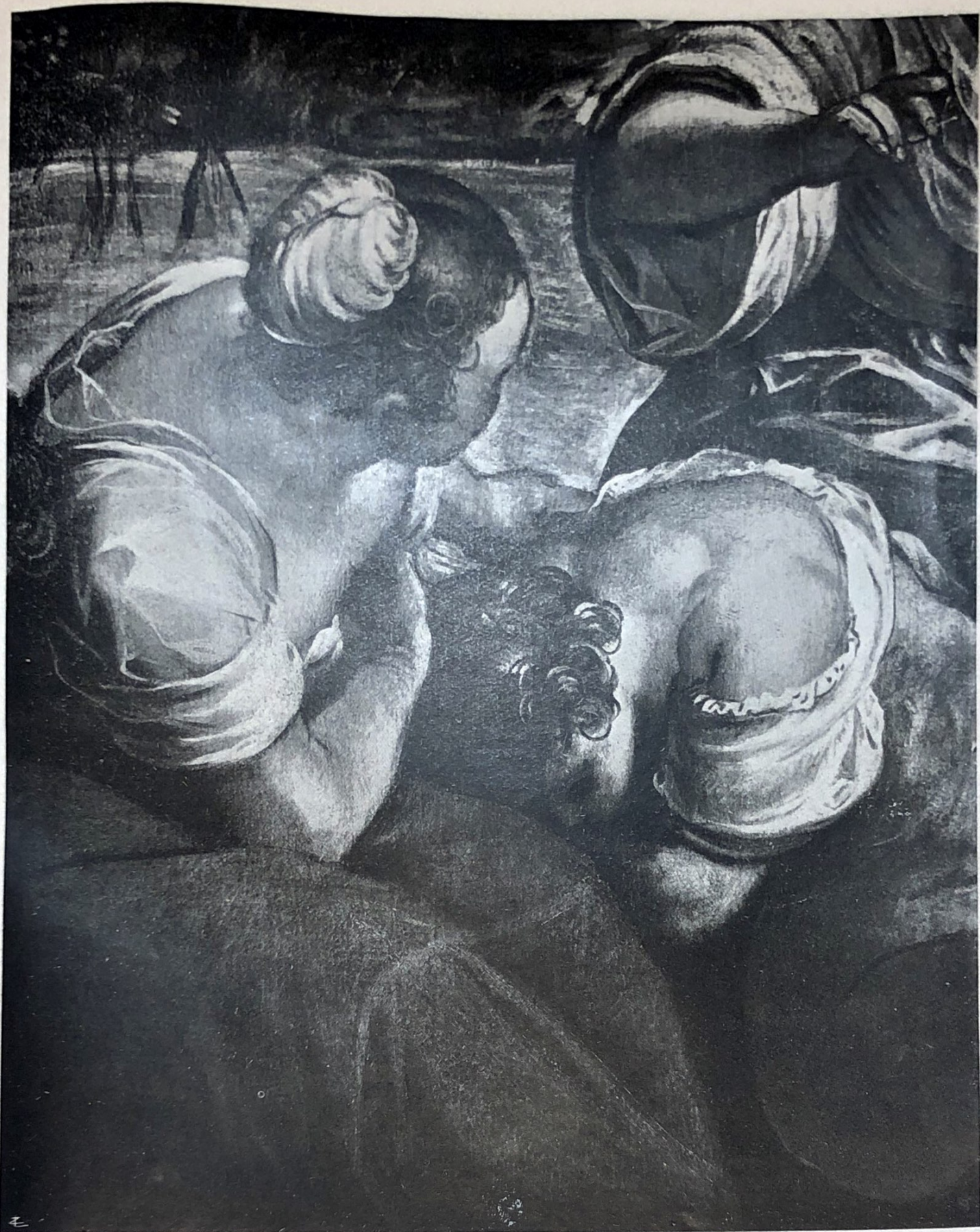
(Fot. Alinari)

LA CROCIFISSIONE - CHIESA DI SAN CASSIANO, A VENEZIA.

ranno la sua mano, ma nel disegno magnifico e nella fierezza inimitabile della pennellata onnipotente, in ogni particolare minuto. Inferiori di numero a quelli che figurarono nella Mostra di Tiziano e che erano cento, costituiranno nell'insieme una mole molto più vasta, perchè i quadri di piccolo formato saranno pochi in confronto alle composizioni grandissime e dense, tutte animate e vive come pezzi di universo. I telai della *Cena* e della *Caduta della Manna* appartenenti a S. Giorgio Maggiore sono alti più di quattro metri e larghi più di sei.

Nè la Mostra di Ca' Pesaro servirà solamente a commemorare Jacopo Tintoretto ed a glorificarlo. Riuscirà finalmente a rivelarcelo.

La fortuna di Tiziano, compreso e riconosciuto fin dagli inizi della sua attività, imposto, se ce ne fosse stato bisogno, alla reverenza dei popoli dall'ammirazione dei sovrani italiani e stranieri che erano fieri di ospitarlo, se ne contendevano le opere e lo colmavano di onori, glorificato in vita e in morte dai letterati, si formò subito ed è durata di poi universale e indiscussa. Dai volumi poderosi, dagli studî esaurienti che furono scritti intorno all'arte sua, questa è definita lucidamente, e la sua funzione capitale nella storia della pittura è identificata in tutto quello che vale. Nè vi è dipinto del Maestro che non sia stato considerato sempre come un tesoro, custodito con religione, riprodotto cento volte nelle antiche stampe, poi dalle fotografie nei testi e nelle riviste correnti: il volto di Flora e quello dell'*Uomo del guanto* sono noti e famigliari anche alle persone di cultura men che mediocre. Per contro la grandezza del Tintoretto è ammessa con convinzione dalla critica e dal pubblico, ma i caratteri e la portata e la funzione storica dell'arte sua non sono con precisione valutati, chè li avvolge tuttora una specie di penombra.

Finchè visse, l'animo suo, riservato e tacitur-

LA RACCOLTA DELLA MANNA (PARTICOLARE). CHIESA DI SAN GIORGIO MAGGIORE, A VENEZIA. *(Fot. Alinari)*

no, lo rinserrò nell'angolo più riposto della sua casa remota, a dipingere disperatamente in una solitudine che pretendeva non si violasse da alcuno, o a sentire qualche musica in compagnia di se stesso o di pochissimi, con quel suo cervello rovente, che, anche a chi non lo amava, « pareva il più terribile che avesse avuto mai la pittura ». Era così smanioso di opere, che non aveva requie nè di giorno nè di notte; e in quella febbre le energie ingigantivano, le creature si moltiplicavano, e tutti, attorno, erano come sommersi da quella produzione dilagante, che non

TESTA DI BACCO - PALAZZO DUCALE. *(Fot. O. Böhm)*

IL MIRACOLO DI SAN MARCO - R. ACCADEMIA DI VENEZIA. (Fot. Anderson)

riuscivano a misurare. Ed era così moderno e così libero, che tutto quello che immaginava apparteneva ormai ai secoli venturi, non ai giorni suoi, e i contemporanei non lo potevano intendere. Frattanto, siccome la maggior parte delle commissioni le riceveva o le carpiva lui, i colleghi che rimanevano inoperosi e tristi non ne dicevano bene e mettevano su i letterati perchè ne ragionassero tepidamente o ne scrivessero male.

Finchè visse, fu la sua, piuttosto che gloria, notorietà. Poi l'incomprensione dei contemporanei si prorogò e lasciò un'ombra di sè anche dopo la sua morte, perchè molti dei suoi dipinti, e dei più gagliardi, sono sepolti nella semioscurità degli altari, e perchè il numero e la mole delle sue opere sono sconfinati, gli accenti suoi così diversi, la sua natura così complicata, che a considerarli ci si smarrisce, a volerla abbracciare non si arriva.

Chi vede la *Susanna* di Vienna sente che la bellezza del corpo femminile non fu resa mai con un'emozione più armoniosa e con una sensualità più piena. Chi vede la *Crocifissione* di San Rocco si persuade che neppur Michelangelo fu più lucido nel disporre gli elementi di una composizione che pare infinita, più impressionante e più certo nel determinarne gli atteggiamenti e le funzioni. Ma queste ed altre sono impressioni particolari e frammentarie, a baleni. La Mostra di Venezia, mettendo in luce la massima parte delle sue opere eccellenti e presentandole tutte insieme, suggerirà finalmente, di questo spirito multiforme e grandissimo, una conoscenza compiuta e un giudizio adeguato.

Nelle sale che hanno ospitato i capolavori di Tiziano, soltanto i capolavori del Tintoretto potevano trovar sede a distanza breve, e servire così di trapasso alle apparizioni successive degli altri pittori veneti che vi saranno probabilmente rievocati. Qualcuno potrebbe dubitare che, dopo Tiziano, ogni altra impresa debba, nel confronto tremendo, apparire dimessa. E' probabile invece che il Tintoretto sia destinato a suscitare maggior passione tra gli studiosi per la relativa novità dell'argomento, a farlo risultare agli artisti d'oggi ancor più moderno e attuale. Certo, susciterà nell'anima del popolo, al quale parlerà con un linguaggio più drammatico e realistico, impressioni più profonde e più schiette.

NINO BARBANTINI

IN VALTELLINA

CASTELLI CHE SCOMPAIONO E CASTELLI CHE RISORGONO

I castelli di Valdaosta sono così celebri da costituire per tutti un'attrattiva e un caratteristico segno di nobiltà di quella terra alpina.

Anche i castelli del Trentino e dell'Alto Adige (piacenti per una certa gotica leziosità, e talora tanto ben conservati da essere trasformati in moderne villeggiature) hanno larga fama e fedeli visitatori.

Invece, ben pochi badano ai castelli di Valtellina, più malconci e spesso ridotti a una sola torre o a poche romantiche rovine. Ma, in proporzione, più numerosi, più antichi e storicamente quasi tutti importanti.

Sono essi il migliore specchio delle vicende medioevali della Valle che, non avendo una propria città ed anzi essendo lontana dalle città vescovili e dai grandi monasteri, fu più a lungo governata dalla nobiltà locale. Dei suoi castelli, alcuni (come Teglio e Ardenno) appartennero a feudatari dell'Arcivescovo di Milano; altri — i più — a feudatari del Vescovo di Como; infine (gruppetto interessante) ci sono alcune rocche di antichi avvocati o vassalli del Vescovo di Coira, o di vassalli diretti dell'Imperatore. Qui molti si contesero la sovranità, e la scacchiera variopinta dei dominii, indipendenti o avversi tra loro, dimostra con quali forze si sia dovuto lottare per conservare, fin dal Medioevo, la italianità della Valle.

IL MASTIO DEL CASTELLO DI PEDENALE DI MAZZO. *(Fot. Fornasiero)*

Molti di questi castelli portano dei nomi pittoreschi e di sapore letterario, che dimostrano l'origine feudale e il gusto dei loro vecchi proprietarii: così la torre di Roncisvalle, presso Chiuro, già dei Quadrio; o Roverbella, presso Vervio; o Belforte, presso Piuro; o Piattamala, presso Tirano; o Bellaguarda, presso Tovo. Quest'ultimo, assieme ai Castelli di Boffalora, di Grosio, di Pedenale di Mazzo, di Sernio e di Vervio, fu dei Venosta, diramatissima famiglia, che, forse risalita dalla Lombardia verso la Rezia, diventò ivi grande vassalla del Vescovo di Coira (come tale, possedette, in Valtellina, le signorìe di Bormio e di Poschiavo); mentre altri suoi membri ebbero dal Vescovo di Como altre pievi e altri castelli.

I Venosta sono, per così dire, i Challant dell'Alta Valtellina; ma mentre quei signori valdostani poterono tenere in sesto, a lungo, parecchi dei loro manieri, questi castellani, invece, se li videro quasi tutti gravemente rovinare da una prima incursione di Grigioni nel 1487; e poi, dopo la conquista della Valle, fatta da quegli Svizzeri nel 1512, dovettero lasciarli smantellare dai dominatori, che subito conculcarono ogni velleità feudale.

Non erano castelli, e perciò si salvarono ed ebbero anche nuova decorazione, i palazzi dei Besta in Teglio e dei Vertemate in Piuro.

Le rocche abbandonate videro a poco a poco crollare i resti delle dimore edificate entro i cortili, le molteplici cerchie di mura, le torri ormai inaccessibili.

Chi si curava di quelle bicocche? Qualcuno ricorda ancora la bella torre rotonda (forse di origine romana) del castello di San Pietro sopra Bormio; oggi non ne resta che uno spigolo di una casamatta. Del Castello d'Acqua, presso Chiuro,

LE TORRI DEL COMUNE DI BORMIO ALLE SCALE DI FRAELE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IL CASTELLO VECCHIO DI GROSIO. *(Fot. Fornasiero)*

IL CASTELLO « NUOVO » DI GROSIO. (Fot. Fornasiero)

INTERNO DEL CASTELLO « NUOVO ». (Fot. Fornasiero)

IL CASTELLO DI BELLAGUARDA E LA VALLE DELL'ADDA.

(Fot. Fornasiero)

rimane in piedi la metà giusta di una torre, che si regge quasi per miracolo.

La Torre di Serravalle, tra Sondalo e Morignone, fu, recentemente, aiutata a cadere, per non dire demolita, a maggior comodità o sicurezza della strada dello Stelvio.

I due castelli di Grosio (quello antichissimo del Vescovo di Como, e quello, detto nuovo, fatto dai Venosta), visti dal basso, paiono ancora discretamente conservati. Ma, da vicino, si rivelano una cortina cadente, che quasi nulla lascia capire della struttura interna del fortilizio.

E, dal più al meno, questo vale per i circa quaranta ruderi di castelli o di torri che ancora si contano nella Valle.

Forse soltanto per uno di essi si può dire che, in seguito a un fortunato ripristino, le mura rendano abbastanza, anche nei particolari, l'aspetto originario del castello valtellinese. E' il piccolo castello dugentesco di Bellaguarda, sopra Tovo, su di uno sperone quasi completamente coperto da un vecchio castagneto, presso una pittoresca cascata. I Venosta lo avevano avuto dal Vescovo di Como.

Dominava da una certa altezza il fondovalle. Ai piedi della salita una chiesetta serba affreschi del Vallorsa, pittore del Cinquecento, chiamato il Raffaello Valtellinese.

Qualche anno fa non emergeva da terra se non una parte della torre quadrata del castello, cioè del « maschio » in pietra grigia, posta nella parte più alta del suo perimetro a trapezio. Il resto delle mura era stato colmato dal crollo delle parti superiori, e coperto dagli sterpi.

Per interessamento di uno storico locale (1), l'attuale

LA PORTA EST DEL CASTELLO DI BELLAGUARDA.

(1) Società Storica Comense: E. Pedrotti, *I Castellani di Bellaguarda.*

LA CORTINA INFERIORE DEL CASTELLO DI BELLAGUARDA. (Fot. Fornasiero)

S. IPPOLITO, DI CIPRIANO VALLORSA, A TOVO.

proprietario, ing. Antonietti, fece scavare e — con molto scrupolo e discrezione — completare un poco le murature. Lo sterro diede qualche risultato interessante: armi medioevali (assieme a qualcuna forse più antica, giacchè spesso queste rocche sostituirono un castelliere preistorico), utensili, frammenti di ceramiche quattrocentesche, persino un pettine ligneo antico, assieme a castagne e a cereali bruciacchiati, pare, dall'incendio degli Svizzeri del 1487, che colpì quel maniero in piena vita.

Ma, più notevole risultato, lo scavo e il ripristino resero evidente la varia funzione delle sue parti. Di una più vasta cerchia, che forse comprendeva case di vassalli o magazzini e stalle (era luogo di rifugio in caso di allarme), non rimangono che traccie insignificanti. Ma, nel castello vero e proprio, si distinguono, attorno alla torre, fulcro della difesa, una prima strettissima cerchia e poi, digradanti verso valle, due altre cinte che ospitavano gli edificî, come il forno, necessarî alla vita degli assediati, assieme ad altri, destinati al ricovero per le cavalcature.

Più in basso, un piccolo cortile comprendeva, ai lati, una casetta di abitazione e alcuni locali pel corpo di guardia.

Qualche feritoia, orientata verso punti strategici, e forse qualche caditoia, rammentano che questa non fu una casa camuffata da fortilizio, ma un vero piccolo arnese di guerra. Nessuno oggi abita lassù. Il disinteressato ripristino meriterebbe, altrove, imitatori.

I turisti che, con breve deviazione da Tovo (venti minuti, a piedi, dalla strada nazionale dello Stelvio), saliranno a visitarlo, arricchiranno il loro viaggio in Valtellina di una impressione viva, non arbitraria nè banale, di quel che sia stato l'aspetto più maschio e guerriero del suo interessante Medioevo.

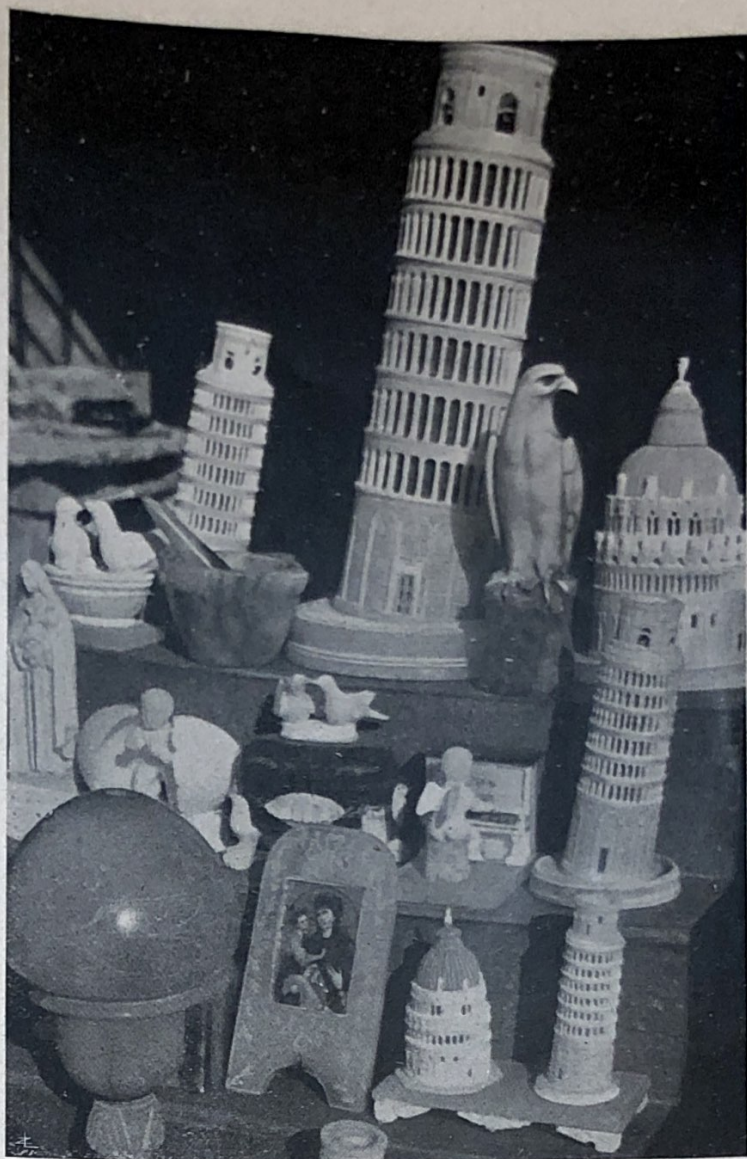
GIAN PIERO BOGNETTI

VISITE DI BUONA VICINANZA

Visita a due Pisani: inverno

Non v'è città come Pisa, a cui d'ogni parte di questa Toscana invernale, pallida d'olivi e bruna di castella, si tragga così facilmente e così di frequente. Il « vituperio delle genti » n'è diventato l'attrazione e l'amore. Posta sulle grandi vie di comunicazione, non internata come Lucca o sedente in disparte come Siena, ogni motivo, richiamo o ricordo è buon pretesto per andarci o tornarci. Ci si va per rivedere, che so, un pulpito, o per riscoprire un ambiente, per risaggiare un suo aspetto, o contemplarne uno nuovo: pergamo di Giovan Pisano ricollocato al suo luogo, cortile dell'Arcivescovado che sempre... fu al suo. Torre pendente che si teme insidiata, dipinti dell' Orcagna che sembrano impallidire, polvere che, senza parere, copre le mura del suo Camposanto...

Nove anni fa, ricordate, fu appunto la volta del Pergamo nuovo: che viceversa era antico di sei secoli. Ma prima non c'era; o non c'era più. Disperso, smembrato, magari in qualche sua parte migrato.

Era il Pergamo del secondo Pisano, Giovanni, figlio di Nicola, — che viceversa era Pugliese, — artefice grande egli pure. E riebbe il suo posto; quel posto che gli era stato tolto circa quattro secoli fa, dopo un incendio che devastò il Duomo. Tornò così a testimoniare tutta una rinascita, che par si liberi dalle tenebre e dai ceppi del barbarico Medio Evo, per risplendere e per vivere: sebbene quest'opera, ai suoi tempi più ricchi, non paresse bella al Vasari. Oh! la concezione grandiosa e l'esecuzione quasi di prodigio, di tutte quelle figure, Angeli, Evangelisti, Profeti, Virtù, Santi, Sibille, Magi: e poi specchi di imagini e mensole e leggii e colonne di broccatello e di porfido; e poi leoni e aquile e basilischi e serpenti e dragoni... Tutto un mondo di marmo radunato in quell'esagono sacro; quando ebbe finito il quale, l'eroico artefice ivi rappresentò, come a compimento della sua vita, sè stesso, invocante dall'Evangelista Giovanni benedizioni e premio... Per ritrarsi poi a Siena, ove in quell'altro Duomo finalmente posò...

Duomo di Pisa, meraviglia delle meraviglie! Altari di Michelangelo, bronzi di Giambologna, pitture del Ghirlandaio e di Andrea del Sarto, bassorilievi del Pisano: tutte le epoche, tutte le arti, tutti gli sforzi verso l'ideale, la bellezza e la fede. Ma ogni guida questo vi descrive: ogni cicerone questo vi illustra: a modo suo, bene inteso. E ognuno poi vi cerca quanto più lo interessa.

Così, questa piazza, ognuno la riempie della sua ammirazione personale, quasi direi dei suoi personali sentimenti. Ho sentito soltanto qualche forestiero, di oltr'Alpe bene inteso o d'oltre mare, dolersi che non vi fossero alberi e che in compenso vi crescesse l'erba: come ho sentito qualche americanina, educata ai grattacieli, trovare che la Torre pendente... pendeva troppo poco. Tanto poco, in verità, che si decise un brutto giorno a pendere di più. Un di più impercettibile, di cui solo si accorsero gli esperti: ma che preoccupò tutti gli amanti di Pisa. Ora la Torre è in cura: nel silenzio della piazza sacra par di sentire, appunto, una cura, una attesa ancor maggiore, come nella stanza di un malato caro. Malato che guarirà, pur ri-

... TORRE PENDENTE CHE SI TEME INSIDIATA... (*Fot. Stefani*)

manendo così, come curvo alla terra, donde ha appreso ad esprimersi per i secoli, simile all'anelito d'una civiltà e di una stirpe alla grandezza e alla eternità.

Per noi, questa piazza di Pisa è come un riposo dell'anima e della vita. Lo spazio vi si riempie di una trepidazione di secoli e insieme come di una immobilità inconturbata. Frotte di bimbi vi ruzzano al sole sull'erba, accanto ai monumenti millenari; e l'infanzia si adegua alla eternità. Il sole striscia, lento e dolce, sui marmi, ferisce le guglie, discende a terra come un velo sereno: e l'erba ha un verde di Primitivi, e le vie, tracciate per essa, un bianco d'annunciazione. Il Battistero, dove Nicola Pisano è il *genius loci*, fronteggia il Duomo, grave, con le sue colonne, i suoi archi, i suoi pilastri, le sue statue: e il Duomo gli rimanda colonne ed archi e pilastri e statue, come in una eterna cantica marmorea. E' il poema incorruttibile della bellezza e della fede che splende così e pare che vibri in quella solitudine...

Ma più mi attrae sempre il Camposanto. Quasi quasi lo si dimenticherebbe, là, all'estrem col suo muro impenetrabile, a bisogna suonare per essere acc Ma tosto che il custode vi ha ap to, il sortilegio comincia. Un so legio di rinuncia, di rassegnazione di pace; come se aveste lasciato dietro ogni spoglia di quello che ste; e già diventaste partecipi un'altra vita, non ancora beata, m placida. Anche questo dobbiamo Giovanni Pisano che lo disegnò. I chiostro è quieto come un conve to disabitato; nessuna grandezza soggioga ancora; voi ne sentite l'a lito, non il peso. Tutto quello che attende, porticati immensi, arcat gotiche e, poi, trionfo dell'arte e de la morte, l'Orcagna e Benozzo Go zoli, il tragico e il mistico, la speranza e l'orrore, tutto questo è anco ra quasi lontano. C'è come una sapienza di gradi in questa opera d un impulso veemente; come una successione di effetti in questo santuario ormai perfetto. Varcate indi portici; e siete preso. La pittura quasi è vita, vita della morte; l'architettura è ascensione e preghiera Nessun altro luogo può sembrare come questo, non tanto al di là quanto al di sopra del mondo...

Tornando ai piccoli uomini, una breve sosta dall'antiquario. Pisa è la città degli antiquari. Mentre i miei compagni di gita frugano ansiosi nel fondaco, tra i «fondi d'oro» che brillano, tra i cuoi che si slabbrano, fra le teche che corruscano, fra i nielli, gli smalti, i frammenti di ogni minerale e di ogni metallo, io guardo ancora dalla soglia corruscare e brillare il tramonto su quest'altra piazza più cittadina, la piazza dei Cavalieri: solitaria e grave pur essa, coi suoi palazzi che da ogni parte la serrano. E soprattutto m'indugio dinanzi alla Torre dei Gualandi, ripensando Dante, la muda e il Conte... Quanto svolar di fantasmi intorno a questa rozza torre scrostata dai secoli! quasi quanti roteano balestrucci nel cielo d'inverno. Gli stridi rompono soli il silenzio, inghirlandando le bertesche onde il Conte si affaccia; forse, le finestre del Palazzo Arcivescovile, i busti nelle icone di quello dei Cavalieri. E l'aria ha quella sonorità particolare che emana

TUTTA LA VITA DI PISA QUA FERVE IN QUESTE ORE SOLATIE... *(Fot. Stefani)*

(Fot. Stefani)

COSÌ, QUESTA PIAZZA, OGNUNO LA RIEMPIE DELLA SUA AMMIRAZIONE...

dalle solitudini, che empie gli spazi concavi come di un brusio ininterrotto.

Per il Sottoborgo, dove la vita provinciale muta questa vibrazione del silenzio in un rumore di giocondità, riusciamo sui Lungarni. Qui tepe quasi una primavera: quella primavera per cui Pisa andò celebre un tempo, che faceva di questa « amazzone dell'Arno » una risanatrice per malati di petto. Tale la vide il Leopardi, che, qui sbarcando, si allegrò di tanta luce, di tanto sole, di tanta bellezza: non chè... della parsimonia delle spese. Questa adesso è passata; e la bellezza resta. Lungarno Regio, Lungarno Mediceo, Lungarno Gambacorti: e palazzi e palazzi; quali orgogliosi e solenni, come quello « Alla Giornata », di cui il motto misterioso e forse tragico brilla sul fronte, di un nitore oraziano; quali cadenti e corrosi, come stanchi e delusi. E, accanto ai palazzi, memorie di uomini di tempi di sogni; fantasmi lirici e ricordi gai: Byron e Shelley, la scapigliatura gioconda della Università di Giuseppe Giusti, e la Meloria e la Marina; e la Luminara, la festa che adesso non è più neanche un ricordo, mentre invece a poca distanza echeggiano adesso i galoppi di S. Rossore e di Barbaricina e fremono le ali degli aeroplani nei vicini campi di aviazione... Oh! come la vita si muta!

Ma sempre i Lungarni tepono di sole e il fiume sacro sempre si snoda sotto gli archi dei ponti, anelando al mare; e Santa Maria della Spi-

na nella sua gr
eterna sorride
va, e la Fortez
giù chiude l'ori
nereggiando ten
l'azzurro e il sole.
ta la vita di Pis
ferve in queste
latie, che aprono
stre in ogni dove
se ridestano le
dai silenzi di ogn
lazzo, di ogni and
Così anche le mi
bre ritornano. E
vedo bambino acc
a una persona c
che da gran temp
è più, seduta sul
razzo di quest'alb
mentre il tramont
vernale primave
mente indugia; e il
le cala laggiù
Bocca d'Arno...

Grazie, Pisani: N
la e Giovanni, e
quanti altri nomi
nomiate! E custo
tutte le memorie;
finchè, nei suoi pe
grinaggi, ogni giov
e men giovane, Ar
possa sempre ritro
le, tra una chiesa e
camposanto, vale a
re tra una fede e
riposo...

Visita a un piazza trico lore: estat

L'estate ha invas
come ogni anno, ques
mirabile spiaggia, c
per chilometri e chil
metri si adagia al T
reno fino alla Magr
segnante il limite del
Liguria. L'ha invas
con frotte di gente ch
cercano nel mare la s
lute; e qui, a Mass
con colonie marine d
bimbi, le quali son
una delle opere pi
belle del Regime. Nè

Regime ha dimenticato pure la piccola città che si stende entro terra e che poteva credersi veramente obliata; piccola città, poggiata e direi seduta tra le Apuane e il mare, alle porte della Versilia, presso le rovine della romana Luni.

Vorrei, se fosse possibile riprodurre tutte le sfumature che l'occhio afferra e il pensiero risente, vorrei segnare il carattere di questi luoghi italiani, ove non brilla arte e pur l'arte è vicina, è nell'aria; dove non è sforzo di uomini ad abbellire il suolo semplice e a correggere lineamenti neutri; ma dove una bellezza pacata e continua si esprime dall'aspetto stesso che è in loro. E' veramente un privilegio italico, che da per tutto si aprano lembi di oasi e serenità di visioni: e che la stessa mediocrità, lo stesso abbandono, non appaiano mai nè tristi nè volgari, come un esilio o come una rinuncia...

... ALTRA PIAZZA PIU' CITTADINA, LA PIAZZA DEI CAVALIERI: SOLITARIA E GRAVE... *(Fot. Stefani)*

Coteste città furono feudi, furono Stati, tennero Corti, accolsero principi, videro pompe, seppero rivolte, formarono oggetto di cupidigie e di conquista, di baratto e di legato. Ora sono dei modesti capoluoghi di provincia, a cui ogni tanto il Tempo, che, più delle vecchie pietre detesta le fissità e le fissazioni amministrative, toglie sì qualche cosa, un ufficio, un Comune, che so, una guarnigione, un decoro. Pure, in esse, ripeto, una nobiltà rimane e si esprime. Neppure il fenomeno dell'urbanesimo le turba; chè chi immigra, immigra più lunge, dove il ritmo della vita è più intenso.

Monumentale e famosa Massa non è. Non ha chiese: chè la sua cattedrale non ostenta bellezze speciali. Ne fu rifatta la facciata, o compiuta, durante il quattordicesimo anno, sempre a cura del Regime, che nulla dimentica e tutto valorizza: come, qualche anno fa, fu costruito nel viale della stazione un grandioso e grazioso Palazzo delle Poste. Di palazzi, Massa ne aveva uno solo, ma leone: il quale empie, rosso, una piazza verde. E' il palazzo dei Cybo: e la piazza si chiama, o meglio si chiamò degli Aranci, dalle piante che la ombrano in giro in duplice fila. Di questi aurei pomi è gelosa. Quei pubblici agrumi formano il suo orgoglio; sono non soltanto un ornamento, ma una testimonianza: non una singolarità soltanto, ma una garanzia. Testimonianza e garanzia che il clima qui tepe; e che, quanto e più che sulla decantata riviera, vi si può godere il mite inverno marino. Difatti, quella piazza pare una serra: e il palazzo rosso — non lo si chiama così, come a Genova, benchè il suo colore gli venga da un gusto ligure — getta su tutta la piazza quasi un colore di calore. Il cortile a loggiati ha una linea pura e nitida: ma non ostenta statue e ornamenti. Cotesti signori, successi ai Malaspina cari a Dante, dovevano

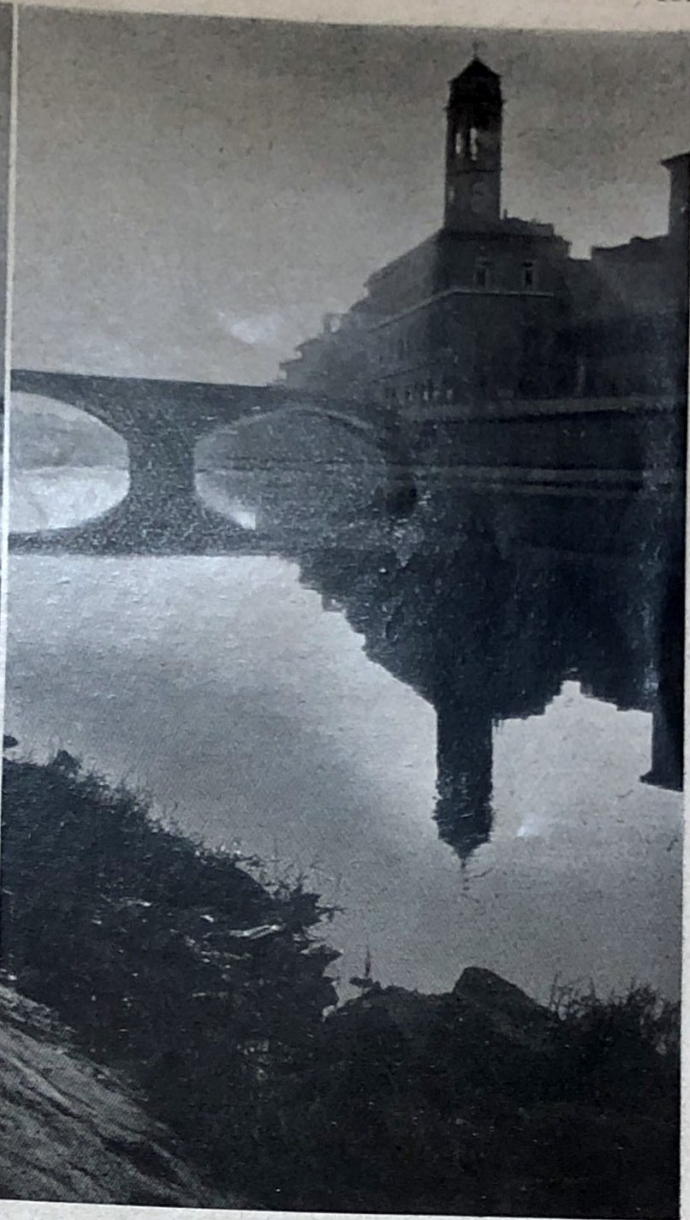
essere, da buoni liguri quali erano, e dominando un paese di razza apuana, rudi e parsimoniosi. Non accumularono o predarono bellezze e ricchezze nei secoli: si accontentarono di ornare di qualche lapide qualche porta della città. Alderano, e Alberico, e Carlo. Pochi furono; poi venne una donna, Maria Beatrice, e finì in Casa d'Este. E il Ducato di Massa e il Principato di Carrara si intrusero nei domini di Francesco di Austria-Este, in quel guscio di castagna, come lo chiamò Giuseppe Giusti...

Breve storia; come stretto è il cerchio che fa la Tambura, sovrastando, nera e verde, alla piazza verde e rossa, ove una bianca fontana marmorea canta nel mezzo. E' un monte che non offende, ma difende: e mantiene alla serra il suo tepore. Ed è una specie di oracolo a cui si volgono gli occhi per trarre da esso gli auspici del tempo. Nuvole e sereno si partono e si diffondono da essa. Di là dai monti o di qua dal mare vengono le buriane o i maestrali: essa li segnala e li annuncia. Il mare è più lontano: a sei chilometri circa. Ma, pur così lontano, se ne sente il respiro. Passa sugli uliveti fitti, passa sul fiume, sul piano: viene a morire anche lui fra gli aranci. Da ogni orto, da ogni casa, quasi, lo si vede laggiù scintillare: chè qui non le case si affoltano e non gli edifici ingigantiscono. Tutto è piano, ho detto, e modesto. E lo spazio invece di coprirsi di case si copre di verde...

Se da una parte sovrasta la Tambura, dall'altra incombe la Rocca. A chi giunga dalla via di Versilia, — e ha già visto sull'alto del calvo colle di Montignoso, che pare veramente come intignato, disegnarsi i muri diruti del castello di Castruccio — ecco adesso compare questo altro, nero pur esso e forato dalle occhiaie delle finestre, ma ancor vivo, diventato, da rocca, prigione. Fu, prima, nòcciolo della città: la quale poi discese al piano, sulla riva del Frigido, attratta dalla ubertà di

...IL FIUME SACRO SEMPRE SI SNODA SOTTO GLI ARCHI DEI PONTI... (Fot. Stefani)

questo lembo di terra. Maniero dei Malaspina, come Fosdinovo, come Mulazzo, come Villafranca, attorno a lui si raccoglievano le case di quei cittadini che intorno al 1300, essendo Balivo un Giorgio di Vanni, soprannominato il Giorgiero, stabilirono la lor dedizione al marchese di Fosdinovo. Piccole memorie che aleggiano intorno, che mettono sulla sopravvivenza delle cose il loro piccolo sigillo di nostalgia e di ritorno...

Indi, attraversata la città, usciti per quella porta dell'antico Campo Rimaldo, ove sorsero, scese dalla Rocca, le case di riposo e di piacere dei più antichi cittadini, e dove un'antica villa ducale apre su una solitudine erbosa il suo cancello sempre deserto, imbocchiamo, tra i giardini, la via per l'antica città sorella e rivale, Carrara, il cui nome, più celebre, ha sopraffatto, nel battesimo provinciale e amministrativo, quello del capoluogo. Ho detto giardini: e sono orti. La vegetazione puramente ornamentale qui cede il posto da per tutto alla vecchia abitudine patriarcale. Ogni orto ha i suoi agrumi, che quando fioriscono riempiono l'aria di un odore acuto; e poi, nei rettangoli del suolo, tutti i legumi casalinghi. Di tanto in tanto qualche gaggia, che dà la sensazione ed il ricordo dei tiretti, odorosi dei gialli mazzocchi, che non si trovano più altrove. In uno di questi orti passeggiò Giovanni Pascoli. Una sua poesia delle più care co-

... LA FORTEZZA LAGGIU' CHIUDE L'ORIZZONTE, NEREGGIANDO TENACE.... E IL SOLE CALA VERSO BOCCA D'ARNO... *(Fot. Stefani)*

mincia: « Nell'orto a Massa... ». Ed era un luogo degno di lui, della sua poesia, ove le cose antiche rifiorirono in solitudine.

Anche passando per via Beatrice, per via Alberica — come le vie hanno qua dei gentili nomi muliebri! — quasi deserte di passanti, altro che questo odore di orti non si sente, direi quasi non si ode. Automobili, no: che starebbero a farci gli automobili? Qualche vecchia carrozza, all'angolo di piazza Aranci o davanti al teatro Guglielmi, attende soltanto chi voglia recarsi alla stazione, giù per il bel viale che, giunto alla piccola chiesa della Misericordia, si biforca per la marina, una marina mirabile che forma uno degli altri orgogli della piccola città. Città che sembra un poco tarda e deserta; e che pure, tra cure di marmi e di vigne, in tempra di abitanti fieri e tenaci, partecipa anche essa della vita che intorno le ferve e reca il suo contributo di animi e di braccia al nuovo destino patrio...

Visita a torri e a cipressi: autunno

Piove anche oggi, come da alcuni giorni, su questa campagna senese, già spoglia di vigne, già pingue di sementi...

E, sotto, l'Elsa mugghia. Tutti i fiumi sono gonfi. Il ponte della stazione di Barberino è sott'acqua. Bisognerà passare da Poggibonsi. Quanti corsi d'acqua, símili a quelli del Casentino che Dante già vide far freddi e molli i lor canali! Sembrano così innocenti, così quieti. A un tratto infuriano, come torrenti di secoli. E con quei nomi! Affluenti tutti dell'Arno; ove, quand'essi sfociano nel padre, sorge, per tutta Toscana, un paese che invariabilmente porta il nome di Ponte: Ponte a Ema, Pontedera, Ponte a Elsa, Ponte a Nievole, Ponte a Serchio...

Qui l'Elsa mugge, la strada è impraticabile. Non c'è che da rinserrarsi in casa, egoisticamente. Il vino bolle nei tini, il grano è al sicuro. Hanno acceso dei grandi fuochi in tinaia per mantenere intorno al vino nascente la temperatura opportuna. Hanno disposto nei granai il cruschello per

... LA PIAZZA SI CHIAMA, O MEGLIO SI CHIA-
MÒ DEGLI ARANCI... (*Fot. Stefan*

prepararne il mangime alle be-
stie. Tutto è pronto. E come no,
sia detto con sopportazione, rien-
trano i bovi; enormi, quadrati,
che trainano questi caratteristici
carri della campagna senese, a
sbarre rosse, come gabbie colos-
sali. Questi bovi del Senese, pa-
scenti l'antica terra etrusca, han-
no veramente quasi una maestà
egizia: sembrano possenti e indi-
struttibili come, salvognuno, pi-
ramidi. E che corna!

Per ora, ho detto, rimaniamo
in villa. Lasciamo la fattoria, e
muoviamo i venti passi per il
grande viale di cipressi. Qui tut-
te le ville hanno cornice o via
o adornamento di cipressi. Qui
come dappertutto in Toscana, il
cipresso è un *genius loci*, l'albe-
ro tutelare, messo a veglia non
di campisanti, ma di campi san
non di case della morte, ma d
ville dei vivi. Alcuni sottili e so
li come monaci erranti: altri

ni. le figure e i cortei dispersi, come noi ci disperderemo, sommersi dal flutto dei giorni...

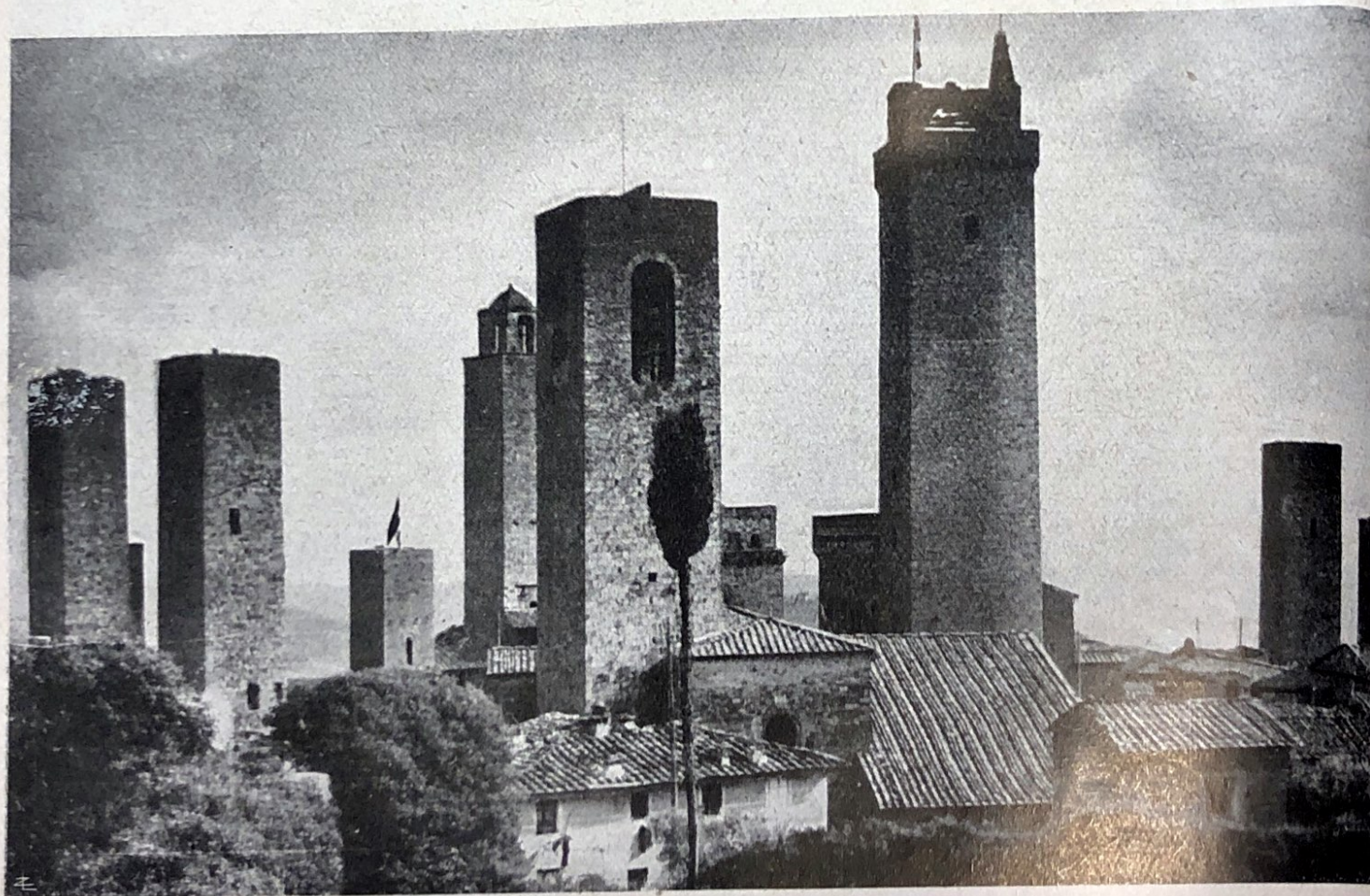
Di sopra, sugli spalti, tra i merli, mi parve che si aggirassero ancora gli armati; come quando Francesco Ferrucci diceva che Oliveto «assai lo molestava alle spalle». E la pioggia scrosciava sugli embrici verdi di muffa: e lontano mi pareva di vedere l'Arbia colorata in rosso. Ma no, tutto era grigio, solo le creste di Siena a ovest mettevano in quel grigio come un'ombra più cupa...

Se Oliveto è un castello, un'altra villa a pochi passi da San Gimignano fu cenobio, e così si chiama ancora: il Convento. E' chiusa fra i cipressi anch'essa, ha dei chiostri per giardino, ha le finestre a bifora e le logge a colonne, e una torre merlata che pare un'orazione e una sfida. Tutto qui è religioso, ripeto. In Vico di Elsa la villa chiude una cappel-

NELLA PIAZZA VERDE, IL ROSSO PALAZZO DEI CYBO. - SOTTO, LA ROCCA. *(Fot. Stefani)*

fila come monaci oranti. Monaci con moglie, però. Chè qui chiaman cipresse quelli a rami più espansi, non diritti verso l'alto, ma allargati verso le prode. E delle cipresse, tondute, fanno siepi, uguali a quelle del bossolo, di una rara eleganza e di un verde perenne. Un po' funereo, direte. Ma qui, anche, tutte le ville furono un tempo o castelli severi o severi conventi. Il monachismo qui non era soltanto negli alberi: e dura. Oliveto era un castello: vi passò Paolo III Papa Farnese, soggiornandovi, in via pel Concilio di Trento. Fu ieri che ho rivisto la stanza e il letto ove dormì. E mi parve che la sanguigna figura di Pier Luigi entrasse, ad aprire i cortinaggi al suo Santo Padre. A riscontro, una lapide nel salone ricorda la visita di un bonario Granduca Leopoldo e della sua gentile figliola. E io immagino, nei secoli vicini o lonta-

... SAN GIMIGNANO LEVA LE SUE TORRI QUADRATE, COME IN ORDINANZA DI GUERRA...

(Fot. avv. E. Biagini)

TRAVERSIAMO LA CITTA', DA UNA TORRE ALL'ALTRA, OLTRE LE DIVERSE SUE CINTE, OLTRE LE SUE DIVERSE PORTE... *(Fot. E. Biagini)*

lina deliziosamente affrescata da Giovanni da San Giovanni, con la Vita della Vergine. A nessuno verrebbe in mente che in un cantuccio di terra ignorata si possa scoprire un simile tesoro che ricorda il Gozzoli, il Ghirlandaio, i più celebri, i più meravigliosi. E' come se la bellezza qui prorompa per miracolo, dovunque...

Quante ville! E come queste fattorie sono pingui! E come i vini sono sapidi! Qua tutto, oltre che religioso, è sapido e fiero: e tutto vi ha un gusto di battaglia. Siena laggiù conserva intatte le sue contrade e le sue zuffe di popolo: Volterra fra le sue balze si stringe nel suo irto Medio-Evo, neppure addolcito dalla levigatezza del suo moderno alabastro: San Gimignano leva le sue torri quadrate, come in ordinanza di guerra...

E poi, i miracoli dell'arte fioriscono. Sono stato pur ieri a rivedere in quest'ultima città, quell'altra più divina e più nota Cappella di Santa Fina. Malgrado il giorno piovoso la luce è buona. Pare che si irradii dalle pareti dove sorride l'ineffabile grazia della Santa giovinetta. Ecco i chierici, ecco i vecchi, ecco le donne del paese raccolti tutti intorno a lei. dalla cui mite agonia i miracoli sbocciano... Ai suoi piedi il chierico più vigile già ne conta tre sulle dita. Tutta l'arte di quei pittori magnifici e ingenui è qui, in questi affreschi del Ghirlandaio: nella loro visione delle cose celesti, mescolata alla realtà delle cose terrene. La fantasia si mantiene nel cerchio della piccola umanità: il sentimento non dimentica gli umili fatti, i modesti aspetti concreti. Per questo noi ci inteneriamo tanto a vederli. Ci sentiamo noi, e li sentiamo loro, piccoli e grandi, estatici e ciarlieri, mistici e pratici. E il cielo si rilega alla terra; e l'arte ci appare deliziosamente opra di tutti i giorni; come il cibo che si mangia, come l'aria che si respira...

Così, in Sant'Agostino, gli affreschi del Gozzoli. Traversiamo tutta la città, da una torre all'altra. oltre le diverse sue cinte, oltre le sue diverse porte: raggiungiamo la chiesa deserta. E la vita del Vescovo di Ippona ci si ripresenta davanti con quei quadri mirabili che ce lo mostrano ragazzo alla scuola, navigatore di mare, oratore, dottore, taumaturgo beato...

Le ore fuori scorrono indarno. Il tempo è abolito. quasi vivessimo in una pace perenne; e gli occhi assorbono colori e forme, come un oblio...

COSIMO GIORGIERI CONTRI

(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)

RESTI DELL'ARCO TRIONFALE.

SCAVI IN LIBIA

TOLEMAIDE

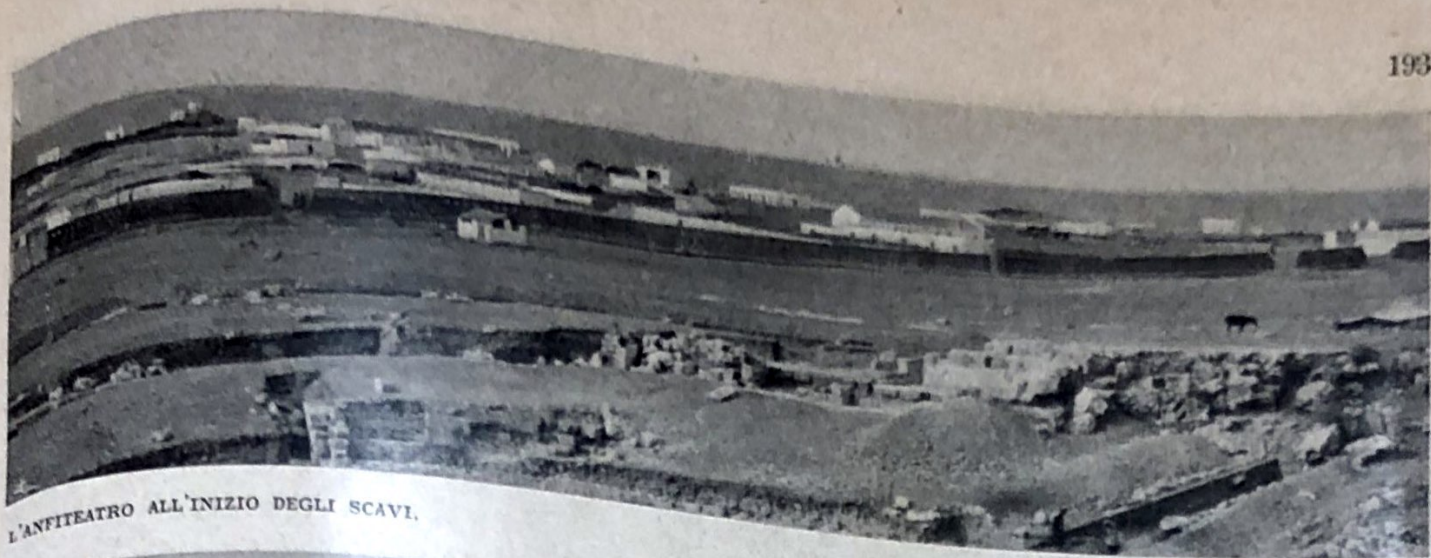
Tolemaide è il nuovo cantiere di scavi e restauri creato in Libia da S. E. il Governatore Maresciallo Italo Balbo.

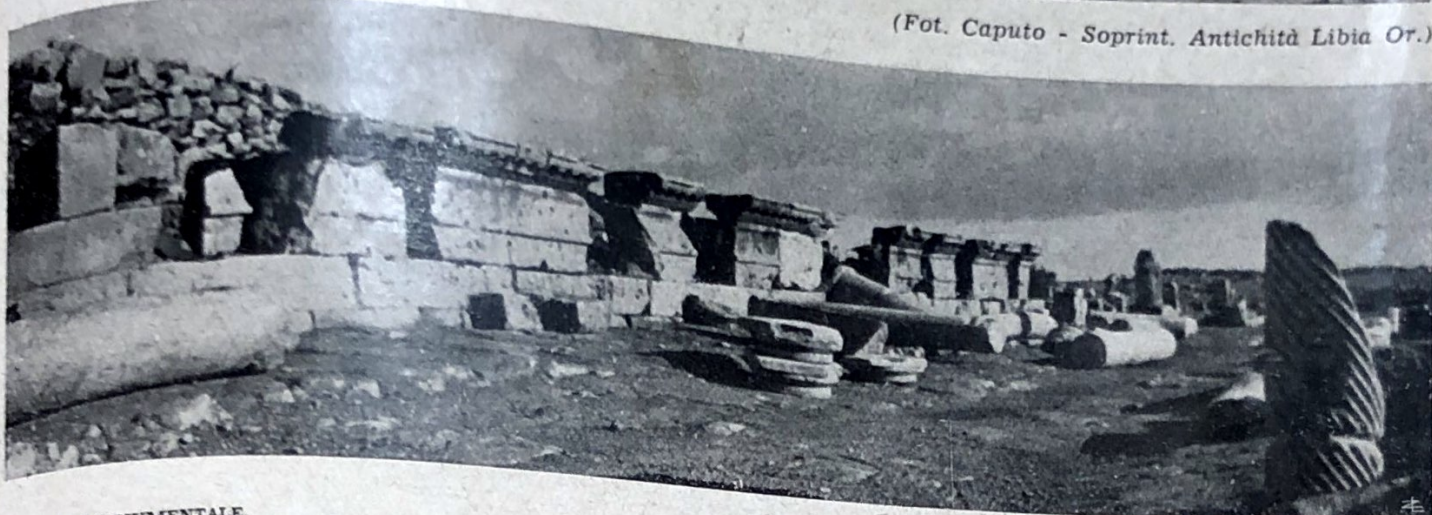
La città ebbe nella Pentapoli illustre, che non è altro che la Cirenaica, un posto di primo piano, specie negli ultimi tempi dell'Impero romano.

Vasta, ricca, è un campo in cui storia ed arte si delineano con caratteri di grande rilievo, sia per l'innesto di romanità nel sangue greco, sia per l'affermarsi del cristianesimo nel suo territorio.

Quello che si suole chiamare tardo Impero è il periodo che s'inizia dopo l'imperatore Costantino e che è stato considerato di decadenza. A questo giudizio non è sfuggita nemmeno l'età dei Severi e degli altri imperatori del III secolo. Ma tutti ora ci accorgiamo che conviene far luce maggiore su tale interessantissima anche se oscura epoca e renderle francamente giustizia piena.

L'arte che dai Severi — per rimanere entro i confini pratici e metodici che ci vogliamo assegnare — va fino agli ultimi decenni del V secolo, è mal nota. Occorre sviluppare gli scavi relativi a questi tre secoli, avvicinarsi con simpatia al particolare

L'ANFITEATRO ALL'INIZIO DEGLI SCAVI.

(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)

LA VIA MONUMENTALE.

(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)

impulso che gli eventi, le idee e le istituzioni impressero nel loro corso, e impostare i problemi di maggior conto.

Tolemaide risponde in pieno a tale scopo. In più, presenta l'interesse di costituire il crinale fra i Libi d'Oriente e d'Occidente, oltre che fra l'ellenismo e la punicità: doppio fenomeno geografico e storico, cui corrispondono i nomi delle due regioni di Cirenaica e Tripolitania, che Roma poi avvicina e fonde nel grandioso crogiuolo del suo universalismo.

L'antefatto della romanità in Tolemaide è degno di studio: è la civiltà che, iniziatasi con i successori di Alessandro Magno (323 av. C.), si può, sempre convenzionalmente, concludere con la caduta della monarchia tolemaica in Egitto (30 av. Cr.). Oltre a ciò, Tolemaide, fondata o da Tolomeo Filadelfo o da Tolomeo Evergete, si presta molto ad essere studiata sotto tale aspetto.

MAUSOLEO ELLENISTICO.

(Fot. Caputo)

(Fot. Caputo)

PILONE DELLA LATOMIA MASSIMA.

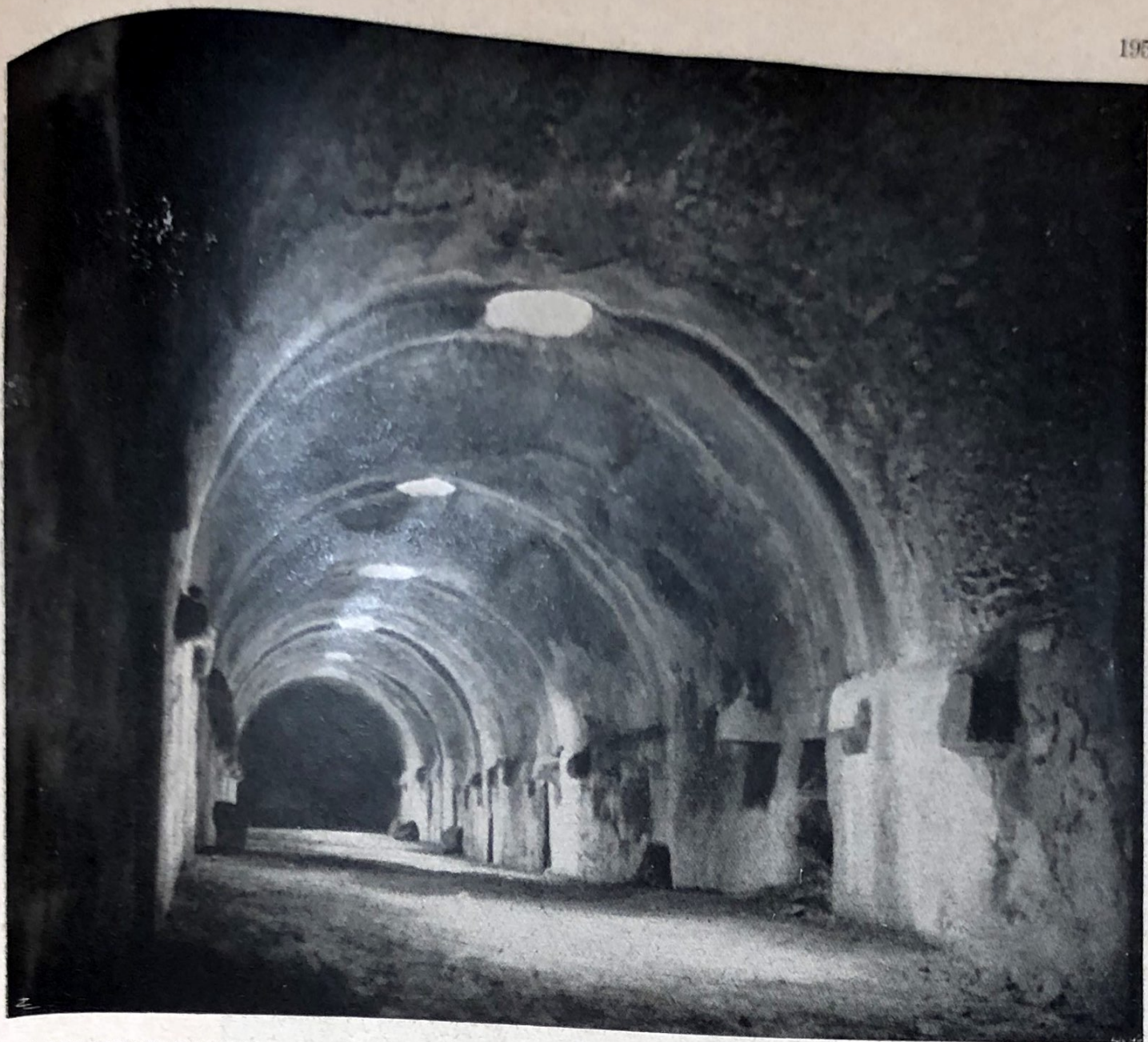
Infine, i primi secoli dell'Impero sono in essa pure rappresentati; dalla qual cosa si comprende come a Tolemaide, data l'imponenza degli edifici e i primi eccellenti risultati di scavo, sia riserbato un avvenire scientifico e turistico pieno di grandi e ben fondate speranze. Il sistema di gallerie che rende la policisterna di Tolemaide il più grandioso serbatoio d'acqua di tutta l'Africa, è una visione solenne e ad un tempo pittoresca, a causa delle luci che piovono dall'alto, come delle policrome iridiscenze che l'intonaco delle pareti, con il tempo e l'umidità, ha andato assumendo.

Nella lunga pianeggiante estensione urbana, cui fa da scena di fondo la cortina delle colline, le due colonne del Foro costituiscono una placida nota romantica.

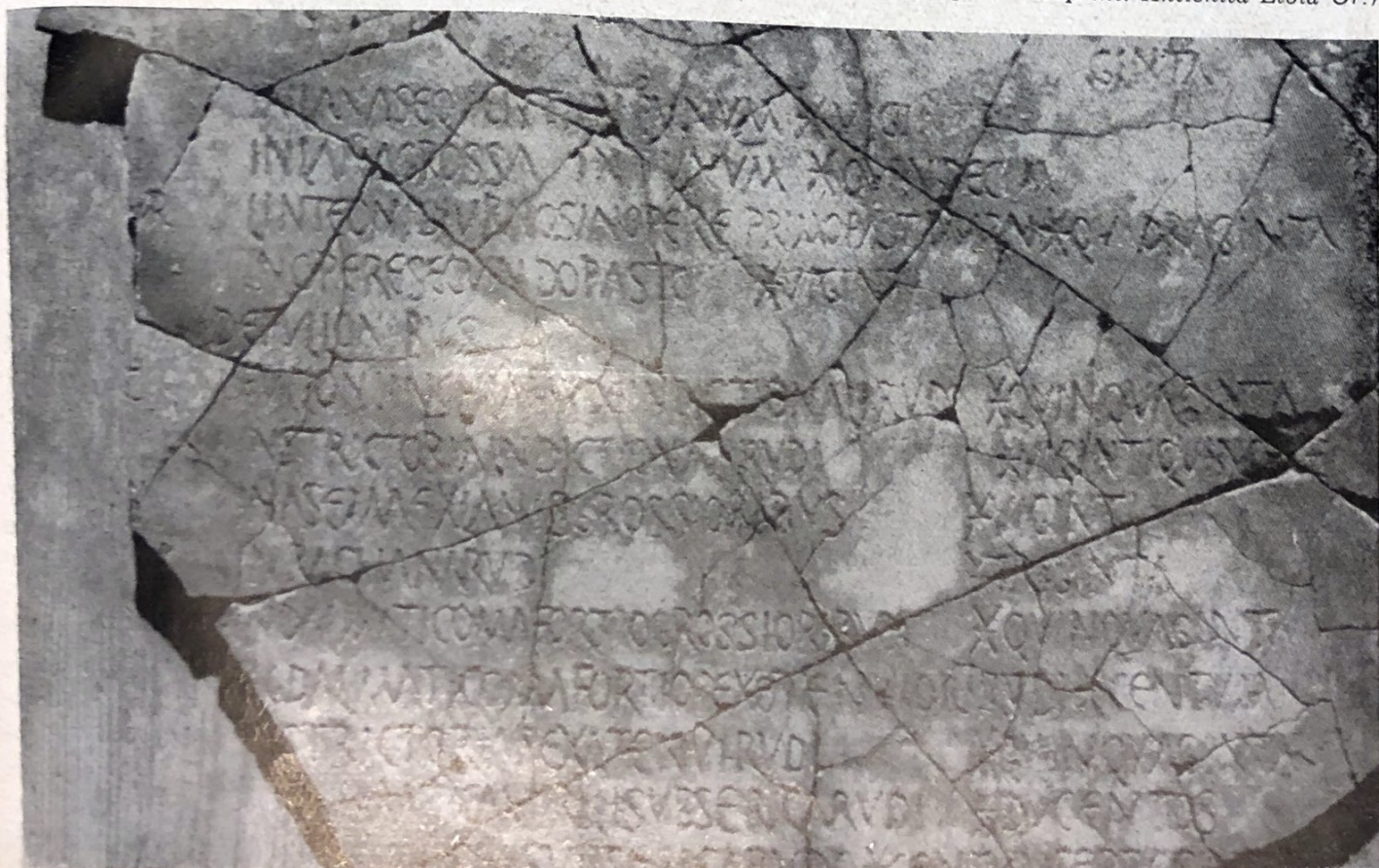
Vicino, lo squarcio biancheggiante della via Monumentale è quasi un solco aperto nella storia; i monumenti e i nomi degli imperatori Graziano, Valentiniano, Arcadio ed Onorio si vivificano nell'azzurra atmosfera della costa. Dediche, titoli, epigrafi, attestano sentimenti di devozione, orgogli di conquiste, provvide legislazioni.

Sculture patinate dai secoli in gradazioni eburnee ritrovano il sole che avevano perduto; le sette Menadi, varie nella danza, nel ritmo, nel gesto, pare vogliano riprendere le loro cicliche evoluzioni e trascinarci in un entusiasmo che non ci estranea

(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)

LA VASTA E RIDENTE OASI DI TOLEMAIDE.

UNA DELLE GRANDI PITTORESCHE CISTERNE. *(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)*

UNA DELLE TAVOLE DELL'« EDITTO SUI PREZZI ». *(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Or.)*

L'ABSIDE DELLA BASILICA LIBERATA IN TUTTA LA SUA ALTEZZA

(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Orientale).

dal loro mondo dionisiaco, ma ce lo fa rivivere in sede di squisita inconfondibile bellezza.

Le torri di Porta Teuchira, rese eleganti dalle lisce bugne, segnano il naturale accesso agli scavi con una ben rara e genuina monumentalità. Si visitano con una gradita ansia di imparare, ammirare, commuoversi. Si lasciano con l'ancor viva insistenza, nella sensibilità cerebrale, del dolce vagare da una immagine all'altra, da un pensiero all'altro, che Tolemaide ha in noi magicamente suscitato.

Dalla pagina di vita economica, che ci spiega dinanzi la tavola di marmo dell'« Editto sui prezzi » promulgato da Diocleziano, si corre con lo sguardo alla figura di Minerva armata, che volentieri vien fatto di associare al ricordo del ferreo imperatore.

Nudi, panneggi, colori, masse, scultura, architettura, pur essendo frutto dei primi scavi, hanno già una loro cornice, per il mutuo corrispondersi di creature della stessa civiltà e della stessa terra.

Un giorno tutto sarebbe crollato di fronte all'irrompere delle nuove barbariche forze. Ma tut-

LA STUPENDA CORIFEA DELLE SETTE MENADI DANZANTI.

(Fot. Caputo - Soprint. Antichità Libia Orientale).

to si sarebbe strenuamente difeso, sì che, oltre il crollo, sarebbe rimasto l'insegnamento, lo spirito, al pari di un seme formatosi dopo il fiore perito, che avrebbe poi sviluppato la sua latente fecondità: Roma.

Sinesio, che ragiona e canta in greco, ma pensa, sente, si agita, combatte come un romano, Sinesio, vescovo di Tolemaide e metropolita di Cirenaica, è campione classico e cristiano, poeta, soldato, filosofo e presule, nella cui potente personalità Tolemaide esprime l'invitta e invincibile signoria della civiltà nostra.

Sembrava che l'illusione del perpetuo, cui — per una curiosa proiezione del presente nel futuro — si abbandonavano gli antichi nelle loro iscrizioni monumentali, si fosse dimostrata, dopo la rovina delle città e il suo seppellirsi sotto le proprie macerie, irreparabilmente fallace.

Ora le stesse iscrizioni, in virtù di un miracolo gentile, ritornano alla luce e dicono che l'immortalità è vera e Roma è eterna.

GIACOMO CAPUTO

ASMARA, EMPORIO dell' A. O. I.

Il Fascismo ci ha abituati a vedere in patria miracoli, si può dire, quotidiani e a non stupirne; città sorgere d'improvviso, come per incanto; altre, grandi e piccole, borghi e villaggi, rinnovarsi, attrezzarsi, estendersi, abbellirsi; strade e ferrovie, porti e opifici recare in ogni recesso della Penisola più nutrienti linfe; nuove messi maturare là dove regnava la desolazione. L'impulso vivificatore, sin dall'inizio delle operazioni militari, si è esteso all'Impero, ove le proporzioni del lavoro da compiere sono enormi, non solo per la vastità del territorio, ma anche perchè, in un paese chiuso da millenni a ogni influsso di civiltà, tutto è da fare *ab imis*.

Chi scrive ha, per incarico del Touring, la fortuna di assistere da vicino allo spettacolo grandioso che l'Italia costruttrice e colonizzatrice sta offrendo in questo momento in Etiopia; spettacolo che rinnova, in perfetta disciplina e sotto l'egida di una gloriosa bandiera, l'epopea della marcia verso l'Ovest americano, lungo i « grandi sentieri ». E' veramente tutto un popolo che urge alle porte dell'Impero, armato, più ancora che degli strumenti della tecnica moderna, di una fede intima e operante nel suo Capo e in se stesso, ansioso di estendere a questi immensi orizzonti l'anima della patria. Il fenomeno è così imponente e così complesso, e gli avvenimenti si susseguono con tale rapidità, che una sintesi diviene, non che ardua, impossibile. Non rimane, dunque, al modesto osservatore che annotare fedelmente i dati, i fatti e le immagini che quotidianamente lo colpiscono, trascegliendo fra essi i più adatti a dare un'idea definita del fervore di opere al quale partecipa.

... IL VIGILE AI CROCICCHI... (Fot. Ing. Bulano)

La valorizzazione dell'A. O. I. — è stato detto infinite volte — è anzitutto un problema di strade; ed è perciò che i nostri soldati ricevettero, insieme col fucile, il piccone e la pala del terrazziere, strumenti familiari, del resto, agli Italiani, usi ad aprire strade in ogni continente. Già oggi l'Impero è tutto intersecato da strade o da piste aperte dalle autocarrette, migliorate dal passaggio stesso degli autocarri: schiere di soldati e di lavoratori le vanno trasformando in perfette autostrade, lungo le quali affluiscono le merci di prima necessità e i mezzi dell'avanzata.

Non altrettanto nota è la funzione dei centri, dai quali le vie si irradiano e che debbono alimentare le colonne dei pionieri d'ogni bene indispensabile alla vita civile.

Asmara — da quasi mezzo secolo capitale di una piccola anemica Colonia e già organizzata, nella sua modestia, a vita italiana — è il più cospicuo esempio di centro irradiatore, di vasto emporio. Se Massaua è il porto, Asmara è il deposito e il mercato, oltre che la città ove il clima e le comodità sono, in sostanza, molto simili a quelli di una qualsiasi cittadina d'Italia. Qui necessariamente, e non altrove, dovevano affluire o far tappa Comandi, truppe e servizî, commercianti, industriali e lavoratori.

I vecchi coloniali hanno visto così la loro piccola Asmara, quieto e idillico soggiorno, trasformarsi in pochi mesi in un

SOPRA: LA PARTE S. O. DI ASMARA. IN PRIMO PIANO, IL VIALE B. MUSSOLINI; NELLO SFONDO, I QUARTIERI NUOVI. - SOTTO: LE PARTI N.O. E O. DELLA CITTA'. IN ALTO, A SINISTRA, LA ROSSA RUPE DEL FORTE BALDISSERA. *(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)*

carosello rombante di motori, stiparsi di gente, cingersi di una corona di costruzioni provvisorie, di baracche e di tende. Quale mai dei vecchi esercenti asmarini prevedeva di dover ricorrere, il sabato sera e la domenica, al cartello « Sospeso il caffè fino a sfollamento »? Chi avrebbe immaginato la coda al ristorante, al caffè, alla posta, dal tabaccaio, dal barbiere, nei negozi, e il vigile ai crocicchi? Non è da stupire, dopo ciò, che il trovare alloggio in città sia impresa ardua; ogni nuovo arrivato ne fa l'esperienza. Stupisce, invece, che tutti « vadano a posto » abbastanza rapidamente e che, anzi, vi sia chi riesca a trasferire qui la famiglia. Miracoli della virtù d'adattamento e merito incontestabile anche del vicendevole aiuto.

Com'è noto, Asmara si adagia a 2371 m. di altitudine su un altopiano lievemente ondulato, che ad Ovest digrada, per successive terrazze, verso il Bassopiano Occidentale e verso la grande piana del Sudan, e ad Est, a soli quattro km. dalla città, precipita con un alto e scosceso ciglione verso il Mar Rosso. Non era che un minuscolo villaggio abissino, sebbene temporanea sede di Ras Alula, quando, il 3 agosto 1889, il Gen. Baldissera la fece occupare come posizione strategica dominante; e solo nel 1897 Ferdinando Martini vi trasferì da Massaua la capitale.

Il clima è gradevolissimo e tonico. La temperatura è mite di giorno e fresca di notte; l'aria, quasi sempre leggermente mossa, è pura e secca, come e più che a pari altitudine nelle nostre montagne; la luce, splendente. Solo in inverno, qualche volta e specie di sera, sale dalle pendici orientali una nebbia, che fa ricordare con nostalgia le nostre città settentrionali; ma si tratta di poche ore, e al mattino l'azzurro è anche più terso e cristallino. Le precipitazioni sono scarse: 500 mm. annui, distribuiti nei mesi di aprile e settembre. I dintorni offrono, soprattutto all'automobilista, mète di vivo interesse: chi ama lanciarsi a forte velocità sui grandi rettilinei ha, e più avrà a programma stradale compiuto, una scelta ampia di splendidi itinerari. E' quanto basta, e ne avanza, per fondare la reputazione di una eccellente stazione di soggiorno, tanto più preziosa in quanto situata a breve distanza dal-

LA PARTE N.E. DI ASMARA. AL CENTRO, IN DIAGONALE, IL CORSO DEL RE, CHE PORTA ALLA STAZIONE E ALL'AUTOSTRADA PER MASSAUA. IN ALTO, A SIN., L'ABITATO INDIGENO. LA PIAZZA COL CHIOSCO E' LA PIAZZA M. BIANCHI. *(Fot. G. Vota - Febbr. 1937-XV)*

la riva del Mar Rosso e dal Sudan. Facendo centro all'Asmara, in
un clima alpestre sano e vivificante, l'automobilista ha l'Africa ve-
ra a poco più di 100 km., tutta l'Africa, da quella tropicale delle
foreste, ricche di grande selvaggina, a quella montana dagli im-
mensi orizzonti.

Ognun sa che all'Asmara si sale da Massaua sia per l'ardita ferrovia completata nel 1911 e ora percorsa da rapide e comode littorine, sia per l'autostrada asfaltata, che ora sostituisce l'ardua carrozzabile, la quale pure vide sfilare giornalmente le migliaia di autocarri recanti uomini, armi, munizioni, viveri alla fronte. Alle due vie

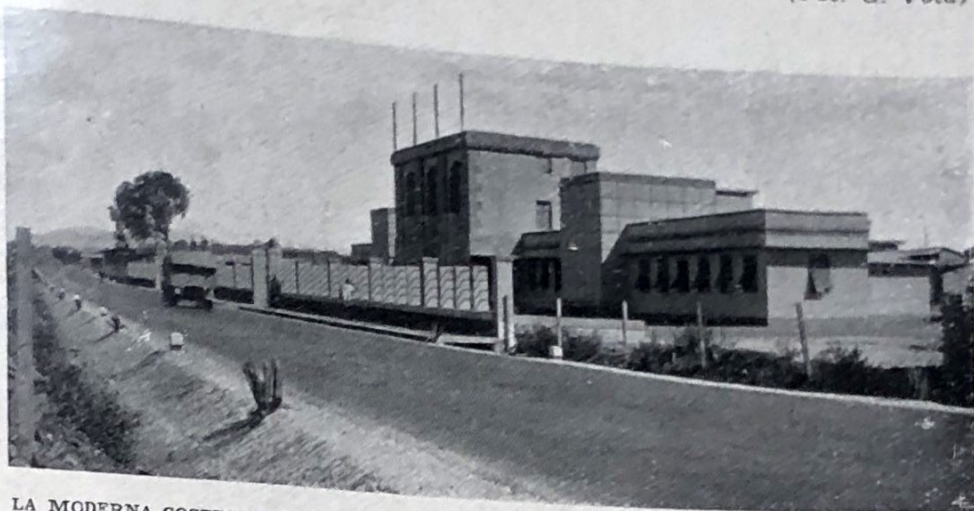
ASMARA: UN SETTORE DELLA CITTA', DI COSTRUZIONI PER LA MAGGIOR PARTE PROVVISORIE, SORTA COME PER INCANTO VERSO GODAIF, IN SEGUITO AL RAPIDISSIMO AUMENTO DELLA POPOLAZIONE NAZIONALE. *(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)*

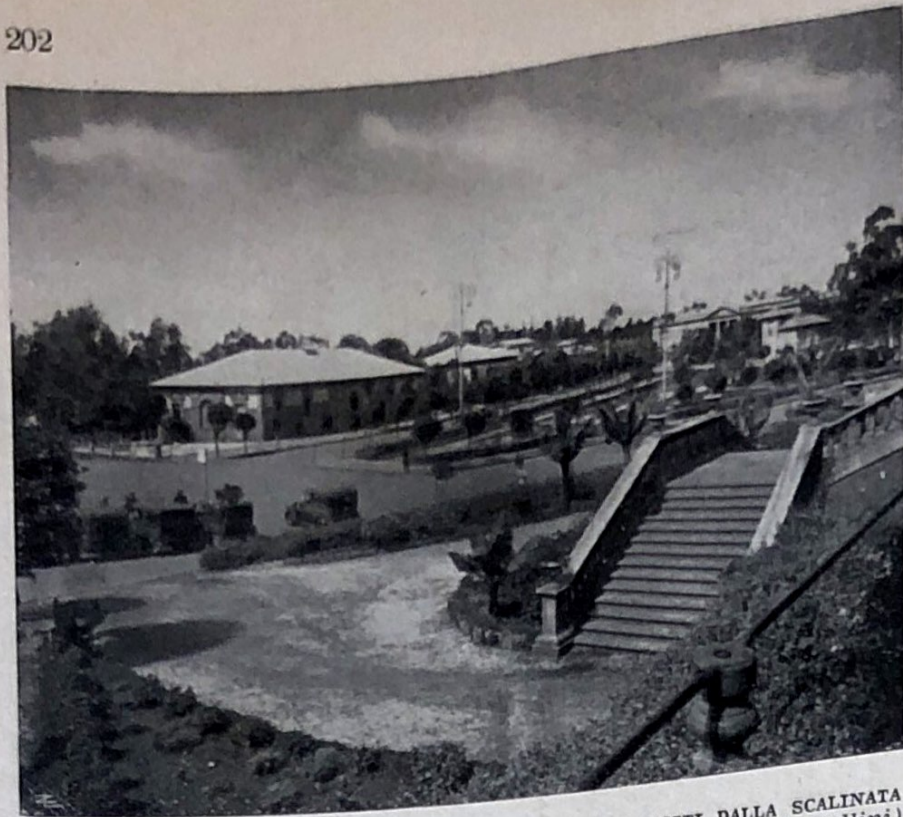
si aggiunge ora un terzo mezzo di trasporto per le merci, la teleferica Massaua-Asmara, già in funzione fino a Ghinda. La lunga continua salita di 120 km. è quasi necessaria a predisporre animo e fisico. Quando, superata quasi senza avvedersene la massima quota (m. 2400 circa), si sbocca sull'altipiano e si scende lievemente nell'ampia conca svasata di Asmara, tutti assaporano l'aria fine, frizzante e profumata di eucalipti e spalancano gli occhi dinanzi a questo lembo d'Italia in terra africana.

Asmara, «bosco fiorito» nell'idioma dei Tigrini, per goder la tua bellezza occorre raggiungerti nelle prime ore d'un freddo mattino di plenilunio, quando una nebbiuzza argentea sfuma i contorni delle basse case; traversare le tue vie silenziose nella breve tregua antelucana; salire al tuo fiorito quartiere dei villini, ove è presente la patria nelle linee dell'architettura e nella disposizione dei giardini, ma soprattutto nell'atmosfera. Vi è chi non loda la scelta di Asmara come capitale della Colonia, chi avrebbe preferito un'atmosfera meno rarefatta; ma quasi tutti gli Europei trovano deliziosa questa cristallina chiarità, quest'aria d'altitudine, che mette un appetito formidabile e rinnova le energie, tanto facili a fiaccarsi in altri climi africani più miti.

Nell'apparente confusione delle varie tendenze e dei successivi periodi costruttivi, la città ha un suo stile architettonico. Non molto si rintraccia di coloniale nella città italiana, nettamente separata da quella indigena, che s'addensa attorno a un monticello a Nord; se non forse l'uso frequente delle coperture in lamiera di zinco, in eternit o simili.

La città è essenzialmente costituita da una lunga via diretta da Est a Ovest, il Corso del Re, intersecato da più brevi trasversali e fiancheggiato più a Sud dall'ampio Viale Mussolini, su cui sorge l'imponente Cattedrale. Il Corso del Re, assumendo il nome di Corso Ferdinando Martini, sale in curva sulla groppa di una collinetta, ove sono raccolti i principali edifizi del Governo della Colonia. Ivi si biforca: un ramo scende di fronte alla rossa rupe del Forte Baldissera e si dirige verso Cheren; l'altro, che ha preso

IL MAGGIOR PUNTO DI TRAFFICO DI ASMARA, ALLA CONFLUENZA DEL VIALE B. MUSSOLINI, DEL VIALE E. DE BONO E DEL VIALE F. CRISPI.
(Fot. G. Vota)

LA MODERNA COSTRUZIONE DELLA STAZIONE DI CONCENTRAMENTO OPERAI A GODAIF, SOBBORGO A S. DI ASMARA.
(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)

IL VIALE F. CRISPI AD ASMARA. A SINISTRA, IL CIRCOLO UFFICIALI; IN FONDO, IL FORTE BALDISSERA.
(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)

I GIARDINI PUBBLICI E IL PALAZZO DEL GOVERNATORE VISTI DALLA SCALINATA DEL COMANDO TRUPPE. *(Fot. Marcellini)*

IL DEGGHE' SALAM, CARATTERISTICO E PITTORESCO INGRESSO ALLA CHIESA COPTA DI ASMARA. *(Fot. Marcellini)*

il nome dal Maresciallo d'Italia De Bono, s'avvia a Sud. A sinistra è il Viale Mussolini e tutto il quartiere dei villini, i quali, in realtà, sono spesso belle e rispettabili ville.

L'attrezzatura di pubblici edifici e servizi — scuole, ospedali, mercati, ecc. — cospicua per l'Asmara d'un tempo, è ora insufficiente per i bisogni rapidamente cresciuti. Ma si sta lavorando in ogni campo, e il miglioramento è sensibile, si può dire, di giorno in giorno. E' stato di recente approvato il nuovo piano regolatore, che disciplinerà secondo idee moderne, l'attività costruttiva, la quale già si manifesta imponente. Superfluo osservare che lo stile della nuova Asmara, come di tutte le città che vanno sorgendo nell'Impero, sarà il '900, inteso con misura e spesso ispirato al solido buon gusto italiano.

Non è qui il caso di soffermarsi sull'edilizia vera e propria; assai più interessante, perchè caratteristico, anzi unico, è l'aspetto della città provvisoria sorta ai margini dell'Asmara pre-imperiale e compenetrata in essa ovunque fosse uno spazio disponibile. La cintura è continua, ma, come logica vuole, le costruzioni provvisorie si sono addensate lungo le direttrici di maggior traffico e attorno ai magazzini di rifornimento. Così, la strada che dall'Asmara si dirige a Sud verso il bivio per Decamerè-Macallè da un lato e per Adi Ugri-Adua dall'altro, è quella lungo la quale più si sono estesi i baraccamenti.

Un traffico intensissimo di automezzi, in prevalenza autocarri (pesanti Fiat 34, vecchi e onorandi ma sempre vegeti 18 BL, nuovissimi RO Lancia, Ceirano, Alfa Romeo, ecc.) sfila per questa massima arteria dell'Impero, tra due ali ininterrotte di baracche di legno o di metallo, che ospitano società di trasporti, imprese di costruzioni, agenzie di pneumatici, officine di riparazioni, rappresentanze di prodotti di largo consumo. Una deviazione frequentatissima giunge al Campo Polo, una intera città automobilistica, con un autoraggruppamento, un autoparco e la grandiosa officina di riparazioni dell'Intendenza. A levante sorge la più potente delle tre stazioni radiotrasmittenti; e a circa 3 km. è la stazione d'arrivo della teleferica, non lontana dal campo d'aviazione «U. Maddalena», ove fanno tappa i grandi aerei delle linee postali.

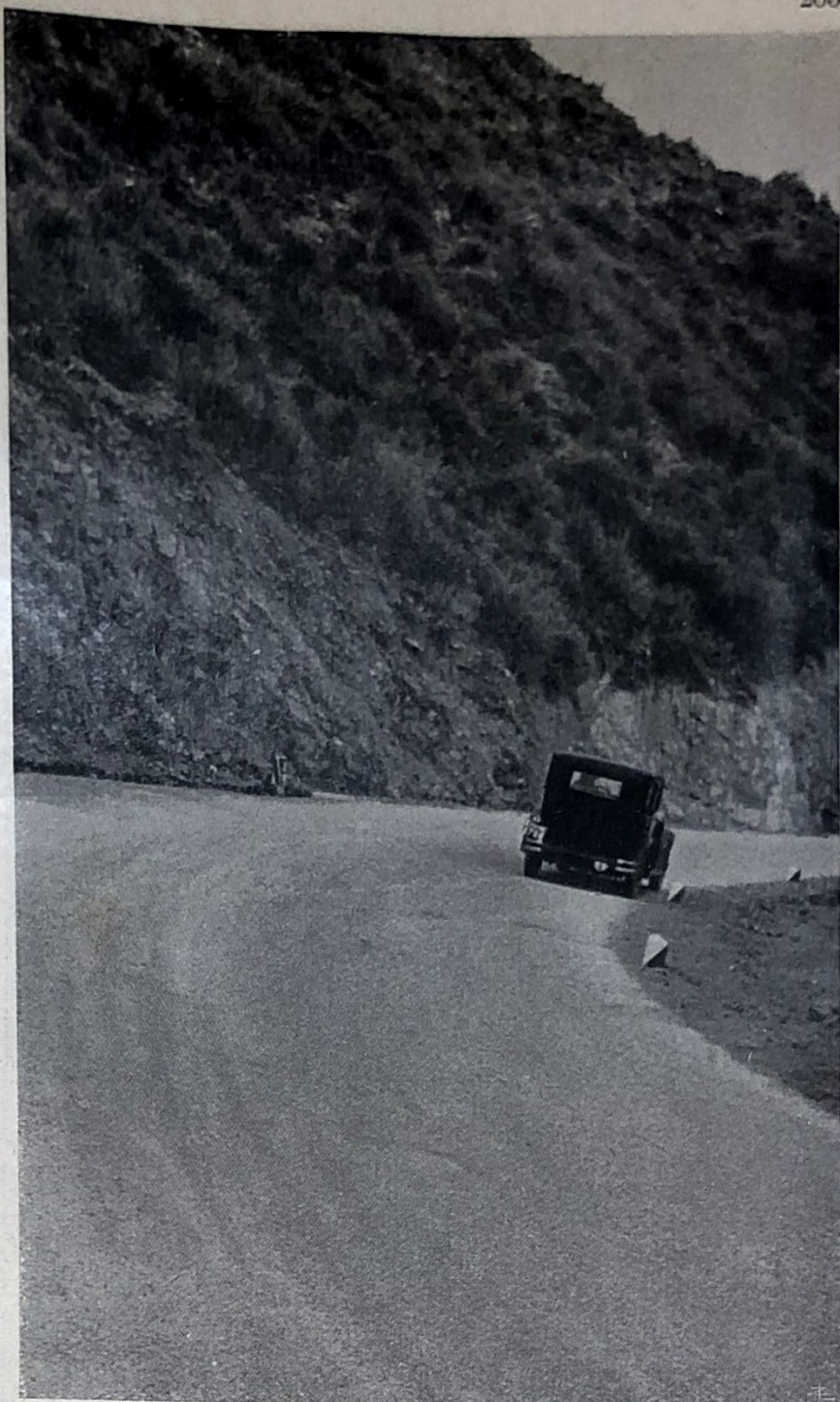
NELLE VICINANZE DI GODAIF, DOVE TROVANSI ANCHE GLI ALLOGGI DEGLI AVIATORI DEL VICINO CAMPO «U. MADDALENA». *(Fot. G. Vota - Febbraio 1937-XV)*

Le fotografie qui riprodotte di-

spensano da una descrizione che, del resto, riuscirebbe scarsamente efficace. Tutt'al più si può aggiungere che questa città, avente in parte carattere di provvisorietà, lascia un'impressione tutt'altro che sgradevole: ovunque regnano ordine e pulizia, e dovunque si ha occasione di ammirare una genialità tutta italiana nel trarre partito e persino motivi di decorazione da materiali bruti e da oggetti di rifiuto.

Qui fanno la loro prima comparsa gli «spacci» che, scaglionati lungo le strade, seguono da vicino reparti e centurie di lavoratori. Tutta la gamma della produzione nazionale dei viveri in conserva (carne, tonno, sardine, frutta, marmellate in scatola, latte condensato, biscotti, legumi, ecc.) vi è rappresentata, con i vini di Toscana o di Piemonte (grande esposizione di spumanti), birra delle più varie marche, aranciate e limonate, acque minerali (si trovano qui acque delle sorgenti anche meno note), tabacchi, fiammiferi, candele, matite, penne e inchiostro, cartoline e carta da posta aerea, oggetti da toletta, chincaglierie varie e materiale fotografico. A proposito di fotografia, è notevole il numero dei laboratori di sviluppo e stampa; tutti sono colmi di lavoro. In realtà, moltissimi tra i militari e tra i civili sono provvisti di apparecchio fotografico, non di rado di elevato costo. Sarà indubbiamente anche questo un contributo alla diffusione della conoscenza dell'Impero.

Una recente disposizione condanna tutte o quasi tutte le baracche alla scomparsa entro breve termine. Al loro posto sorgeranno capannoni in cemento, ville e casette, chè i grandi caseggiati sono, per ora almeno, riservati al centro. L'incremento eccezionale, necessariamente un po' disordinato, si consoliderà, dunque, conservando alla città il suo simpatico carattere di città-giardino.

La pubblicazione di dati statistici è stata sospesa dal principio delle operazioni, nè è stata sinora ripresa. Non è, quindi, per ora possibile appoggiare su cifre attendibili un'illustrazione analitica di questo repentino potenziamento della città.

AUTOSTRADA ASMARA-MASSAUA, NEL TRATTO ASMARA-NEFASIT *(Fot. Ing. Bulano)*

Qualche dato approssimativo servirà tuttavia a darne un'idea. La popolazione bianca dell'Asmara era di 3800 persone circa al principio del 1935; nel maggio dello stesso anno era già salita a 15.000 e ora supera i 30.000, esclusa naturalmente la guarnigione e le centurie dei lavoratori. Se si tiene calcolo di queste due categorie nel perimetro dell'attuale Comune, recentemente ampliato, la popolazione nazionale sale a circa il doppio; e se poi si aggiungono gli indigeni e assimilati, si giunge facilmente a un totale di 100.000 abitanti. Ma neppure con questo si avrebbe un'impressione esatta dell'importanza della città, se non si ricordasse che su Asmara hanno gravitato per rifornimenti, durante le operazioni, varie centinaia di migliaia di uomini, soldati e lavoratori, e molte migliaia ancora vi fanno capo da centinaia di km. di distanza.

Asmara ha, come s'è detto, funzione preminentemente commerciale, di emporio e di smistamento. Le ditte nazionali regolarmente inscritte al Commissariato dello Hamasièn sono

ASMARA - IL FIORITO QUARTIERE DEI VILLINI. *(Fot. Sussich)*

oltre 8000; testimonianza questa della pronta e fattiva collaborazione dei ceti produttori del Paese all'impresa africana.

Chi sfogliasse l'elenco delle ditte inscritte, preparato dal Commissariato, noterebbe nella grandissima varietà dei grandi e piccoli commerci la prevalenza dell'industria degli autotrasporti, esercitata, oltre che da alcune potenti Case, da una infinità di piccole imprese o di singoli autisti proprietari.

Durerà l'attuale fortuna di Asmara? Smobilitati molti reparti, avviati verso l'interno dell'Impero lavoratori e mezzi tecnici e di trasporto, quella che fu il quartier generale della guerra italo-etiopica dovrà ritornare alla sua quieta vita d'un tempo non lontano? E' questa la domanda che molti si pongono. Ma chiunque osservi con attenzione la realtà d'oggi, discerne facilmente le attività occasionali fatalmente destinate a scomparire da quelle dovute a cause permanenti e perciò suscettibili di sviluppo. A giudizio di molti, non si avrà una diminuzione di attività, ma bensì una trasformazione e un assestamento. Il « vantaggio » che Asmara ha, nella sua organizzazione, su tutti i centri della metà settentrionale dell'Impero sarà facilmente mantenuto e consolidato: ogni progresso dell'Impero si ripercuoterà in una maggiore prosperità di quella che sarà la seconda città dell'A. O. I.

E, se è lecito esprimere una convinzione personale, Asmara è destinata a diventare, oltre che l'emporio dell'Eritrea, del Tigrai e di parte dell'Amara, un centro di soggiorno e di cultura, con scuole, istituti di educazione, nonchè alberghi e villini. Tanto più necessari questi ultimi, in quanto la posizione e il clima designano Asmara come centro di primissima importanza anche nel turismo dell'Impero.

GIUSEPPE VOTA

ASMARA, VISTA DAL SERBATOIO DEL TUCUL DI RAS ALULA: QUASI AL CENTRO, LA CATTEDRALE. *(Fot. Marcellini)*

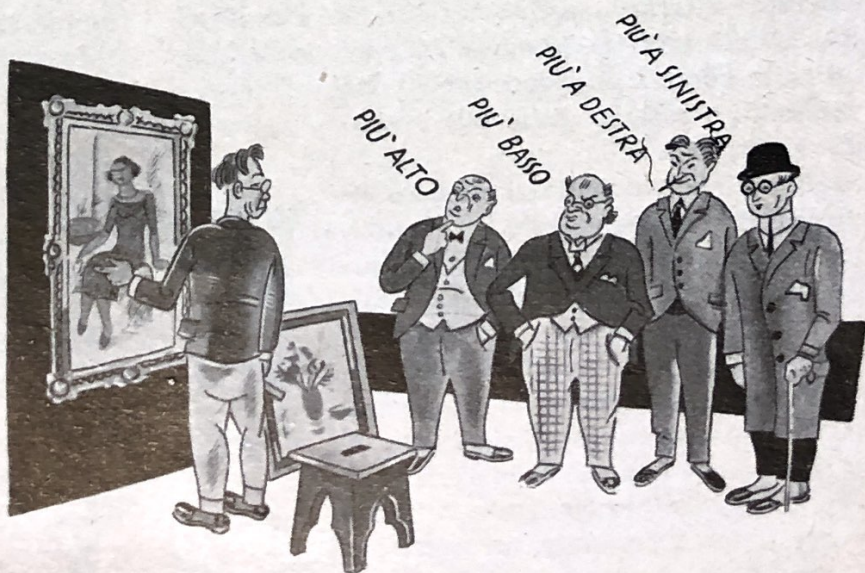
Come nasce un'esposizione

Il titolo non tragga in inganno: qui infatti non s'accenna alla grande Esposizione Universale che per iniziativa del Duce si prepara a Roma, ma si vuol piuttosto illustrare ai Lettori, attraverso la vivace rievocazione di un egregio pubblicista che per lunga esperienza conosce i piccoli segreti ed i curiosi retroscena d'una mostra d'arte moderna, la nascita d'una qualsiasi di tali esposizioni minori.

Il pubblico che si reca a visitare un'esposizione, vedendola bene arredata e ben disposta, non si pone neppure la domanda di come e attraverso quali contrasti tutto appaia in ordine perfetto. Esso trova la cosa naturalissima, vorremmo dire automatica, e si affretta a cercare, scoprire e mettere in rilievo i difetti. Si sarebbe dovuto e potuto fare così e così; questo non va bene, quest'altro nemmeno. E certamente se si proponesse al facile censore di fare lui quello che gli altri non hanno saputo fare, non riuscirebbe a nulla.

Come nasce un'esposizione? Innanzi tutto, di esposizioni ce ne son tante e di tante specie, che occorre precisare. Noi vogliamo discorrere di quelle più difficili, di quelle di arte contemporanea. Vi è, di certo, una fase iniziale che consiste nella formazione di un Comitato d'onore o di azione, che è un bene o un male — a seconda dei punti di vista — comune tanto alle esposizioni industriali, agricole, di arte antica, che a quelle di arte contemporanea. Ma, poi, entra in campo l'elemento *espositori*, che, quando non si traduce in prodotti industriali o agricoli, o in capolavori di artisti morti, e, quindi, tranquilli, dà il maggiore e più preoccupante da fare.

Un'esposizione, o mostra d'arte contemporanea, nasce sempre da un'idea, e chi ha questa idea è colui che di solito la realizza. Ma perchè una mostra d'arte riesca, è necessario sia organizzata da uno solo, o da un piccolo Comitato che, avendo la massima fiducia in lui, gli consenta di fare quello che vuole.

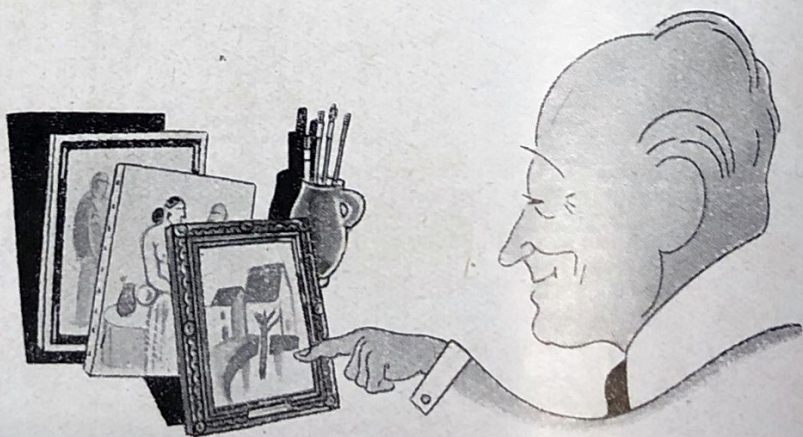
Risolto questo punto, occorre assicurarsi un locale: grave fatica quando non se ne ha uno proprio, come lo ha Venezia per le Biennali, come l'ha Milano per le Triennali, come l'ha Roma per le Quadriennali. Trovato il locale, ottenuto (tranne per le esposizioni fisse di Venezia, Milano e Roma, che l'hanno permanente) il necessario permesso dal Governo — e son pratiche lunghe e laboriose — va redatto un Regolamento che preveda tutto, e diramato agli artisti. E qui nascono i primi dissapori. Bisogna avere, oppur no, degli artisti *invitati*? E' il problema più spinoso. Se si risolve negativamente, con lo stabilire che tutti debbano « passare Giuria », i più illustri, i più quotati, quelli, cioè, che formerebbero il nerbo della Mostra, non vi partecipano. E

LA COMMISSIONE DI COLLOCAMENTO.

A ROMA, MENTRE SI PREPARA UNA MOSTRA D'ARTE: L'ARMATURA DELLA GRANDE CUPOLA.

per farli partecipare è necessario sollecitarli con una lettera, che ha tutto il carattere d'un invito ufficioso. Allora è meglio stabilire che l'invito ci sia. E' la forma tradizionale, classica; tanti invitati, che possono mandare quello che vogliono, e tutti gli altri allo sbaraglio della Giuria.

Ma qui comincia la caccia all'invito. Ogni artista, anche il più umile, si crede in diritto di essere tra gli eletti, ogni artista desidera sottrarsi al verdetto dei suoi colleghi, che lo terrà nell'incertezza fino all'ultimo sull'accettazione dell'opera inviata con tanti sacrifici di lavoro, di tempo, di denaro. E la resistenza che un Segretario Generale deve opporre a questa valanga di postulanti, studiandosi di non ferirne la suscettibilità, è degna di un consumato diplomatico.

Ma, poi, gli invitati corrisponderanno? Questa è un'altra faccenda. Se si fa l'invito all'*opera*, se, cioè, si vuole veder prima quello che ciascuno ha stabilito di esporre, si finisce col creare un'altra Giuria, alla quale non tutti si sentono di sottoporsi, ma si è sicuri di ricevere cose presentabili. Se, invece, l'invito è fatto *al nome*, bisogna accogliere quello che arriva. Lo so, questi nomi andrebbero scelti in modo da garantire matematicamente opere indiscutibili. Ma l'artista, anche illustre, della bontà del cui lavoro si possa esser certi prima di averlo visto, non esiste. Di qui, discussioni della Presidenza, che ha fatto gli inviti, con la Giuria che vorrebbe ficcarvi il naso, poichè — dice — non è giusto scartare il quadro di un ignoto, quando si accetta quello di un invitato che gli sta a paro, se non al di sotto. Qualche volta la Giuria ha ragione: dimentica soltanto che il quadro mediocre dell'invitato porta una firma molto conosciuta, che pone la Presidenza al riparo di ogni addebito. Se egli si presenta male, peggio per lui: la critica e il pubblico lo giudicheranno.

Questo dell'invito, dunque, è il massimo sco-

MA HA DOVUTO, POI, TRASFORMARSI DA SOLO IN GIURIA AMBULANTE...

glio d'una Mostra d'arte contemporanea, uno scoglio che il pubblico nemmeno suppone. Venezia è stata l'unica a risolverlo. Abolendo l'invito? Mai più. Al contrario: facendo le sue Biennali unicamente per invito. Pare un controsenso, e non è. Siccome le Giurie non possono adempiere al còmpito loro se non quando tutte le opere sono giunte, e cioè, al massimo, una ventina di giorni prima della data stabilita per l'inaugurazione, il Segretario Generale d'una Mostra non può sapere come questa si presenterà se non all'ultimo momento, quando gli consegneranno le opere salvate dallo scarto. E poichè il vaglio è talvolta eccessivamente rigoroso, egli si trova spesso innanzi a un materiale troppo scarso. Allora deve, di accordo con la Giuria, cercare altri pittori, altri scultori, e questo all'ultimo momento, con le conseguenze che tutti possono supporre. Un danno simile non si poteva eliminare che abolendo la Giuria. E Maraini ha fatto questo. Ma ha dovuto, poi, trasformarsi da solo in Giuria ambulante, invitando, sì, tutti gli artisti che diano un certo affidamento, ma recandosi negli ultimi mesi precedenti alla spedizione delle opere, città per città, studio per studio, a vedere e a scegliere il meglio. In questo modo, ha potuto sapere in precedenza quello che con assoluta certezza avrebbe esposto, e, quindi, riparare in tempo agli eventuali vuoti. Ma egli fa le Mostre col sistema della dittatura, che è il migliore, come abbiamo detto, avendo un piccolo Comitato che si affida interamente a lui.

RIFACIMENTO DELLA CUPOLA NELLA ROTONDA DEL PALAZZO DELLE ESPOSIZIONI IN ROMA.

Veniamo, ora, alla parte puramente tecnica. Costituito il Comitato, delineato il programma, stabilito un piano d'azione, bisogna stampare un Regolamento che preveda tutto, per non creare, poi, imbarazzi alla Segreteria, e diffonderlo fra migliaia di artisti, inviandolo sia nominativamente, sia presso Circoli, Sindacati, Sale di ritrovo, ecc. ecc. Il Regolamento contiene una scheda, per lo più in duplice copia, che ciascun artista concorrente, invitato o no, deve riempire e spedire in tempo utile alla Segreteria. Queste schede tornano sempre incomplete, o in ritardo; ed allora occorre rimandarle perchè si correggano, o respingerle, provocando le proteste di chi è l'unico colpevole dell'inconveniente. Quando, alla fine, le schede sono esatte, si classificano, e l'impiegato che vi è addetto ha un continuo da fare per le correzioni o le sostituzioni che gli vengono segnalate dagli artisti, i quali, inquieti e turbolenti come sono, o cambiano titoli, o cambiano prezzi, o cambiano indirizzi, o si ritirano. Questo giuoco dura fino al giorno dell'inaugurazione, e più in là.

Quando tutto è a posto, agli artisti viene inviato un regolare incartamento, affinchè possano spedire le opere: un cartello con l'indirizzo a

SUI TETTI DEL PALAZZO DELLE ESPOSIZIONI DI ROMA ALLA VIGILIA DELLA PRIMA QUADRIENNALE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

stampa, un cartellino gommato da incollare dietro al quadro o alla statua, debitamente riempito con le diciture richieste, ecc. Tutto è chiaro, esplicito, ma non sono rari i casi in cui gli artisti capiscono alla rovescia, procurando, poi, un aggravio di lavoro quando si aprono le casse delle loro opere. Anche questa è un'operazione delicatissima, perchè ogni opera deve essere contrassegnata da un numero, che vien ripetuto sulla cassa in cui era contenuta, per poterla, poi, a Mostra chiusa, rimandare subito a posto. Contemporaneamente, bisogna inviare una ricevuta all'espositore, segnalandogli eventuali danni sofferti dall'opera durante il trasporto o eventuali differenze risultanti fra la scheda di notifica e il contenuto della cassa. Le opere degli invitati si pongono da una parte; quelle dei giudicabili da un'altra. E' un lavoro lungo, attento, che, se non eseguito a dovere, intralcerà, poi, tutto il meccanismo della Mostra e farà perdere del tempo molto prezioso.

La Giuria, infine, si raduna, e, se tutto è stato predisposto a modo, vede sfilare innanzi a sè i quadri, sui quali dovrà pronunciarsi, con lo stesso ordine in cui sono elencati in un apposito registro diviso in due colonne per raccogliere il voto favorevole o contrario. Tutti i *sì* vanno accantonati da una parte, tutti i *no* dall'altra. I casi dubbii, *rivedibili*, formano una terza categoria, la più numerosa.

Mentre queste operazioni si compiono, nel Palazzo destinato a raccogliere la Mostra fervono i lavori d'addobbo. Di solito, si tratta di trasformare l'ambiente da cima a fondo, su progetto di un buon architetto e col concorso di un vero esercito di operai.

Un Segretario Generale, che voglia essere degno di tal nome, deve ricordarsi di Napoleone I,

LA CUPOLA IN LEGNO SI VA SEMPRE PIU' FORMANDO: FINITA, VERRA' SOLLEVATA SULLA ROTONDA. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

il quale diceva che, se fosse rimasto senza i suoi generali, avrebbe ugualmente provveduto ad ogni cosa, perchè sapeva organizzare le truppe, armarle, vestirle, fabbricare i cannoni, la polvere, i fucili; sapeva dove comperare i cavalli, il grano e la farina, e come far cuocere il pane. Non c'era mestiere, per quanto trascurabile, che ignorasse, se attinente all'arte della guerra. Quindi, un Segretario Generale di una Mostra d'Arte, se pure si affida ai suoi impiegati, perchè non può far tutto lui, deve conoscere benissimo, all'occorrenza, quale è il falegname, il tappezziere, il pittore, il fabbro più bravo per costruire l'ossatura della Mostra, per coprire di stoffe le pareti, per stendere i velari sul soffitto, per dipingere gli spigoli delle porte, per costruire i bastoni da cui pendono i cordoncini di seta necessari ad attaccare i quadri, e deve conoscere quale sia il giusto prezzo di questi servigi, quanto costino le stoffe più convenienti, e la mano d'opera, e tutto, insomma, ciò che serve alla buona riuscita artistica e finanziaria d'una Mostra.

E bisogna pure che sappia organizzare gli ufficii; quello amministrativo, che è il più delicato; l'Ufficio Stampa, che è il più utile, e che penserà anche alla compilazione del Catalogo; l'Ufficio Vendite, gli uffici arrivi e spedizioni. L'Ufficio Vendite è il più caro al cuore degli artisti. In esso risiedono tutte le loro speranze. Ma quanto dà da fare! Di solito, bisogna che tenga dietro ai curiosi, i quali chiedono i prezzi solo per averne un'idea. I compratori, poi, quando hanno serie intenzioni, fanno delle contro offerte, che non giungono neppure alla metà della cifra richiesta. L'impudenza di certi ricchi nel contrattare l'acquisto di un'opera d'arte è inimmaginabile. Essi non si sognerebbero di dimezzare il prezzo

TUTTI I « SI » DA UNA PARTE, TUTTI I « NO » DALL' ALTRA...

domandato da un fabbricante di automobili, o
dal loro sarto o dal loro calzolaio, Ma l'artista...
che c'entra?

E' incredibile con quanta gente occorra trat-
tare per l'organizzazione di una Mostra: lo sta-
bilimento litografico per il Manifesto; la tipo-
grafia per il Catalogo e tutti gli stampati; il fo-
tografo per le riproduzioni dei quadri e delle
statue, che saranno, poi, diffuse sui giornali e le
riviste; l'« Eco della Stampa » per i ritagli di ciò
che verrà pubblicato sulla Mostra; le dattilogra-
fe, i fattorini, gli addetti alla pulizia, i corni-
ciai, i vetrai, ecc. E, poi, gli Enti che devono
concedere i vari permessi per le affissioni, per la
tassa sugli ingressi, i sarti per la divisa del per-
sonale, il reclutamento del personale di sorve-
glianza e di fatica, un assieme di cose le più
eterogenee, tutte essenziali alla buona riuscita.

Bisogna, poi, organizzare la timbratura dei bi-
glietti ferroviari. Il pubblico, che usufruisce del
50 o 70 per cento di riduzione quando c'è una
Mostra d'arte importante, non sa bene a che co-
sa servono quelle 5, quelle 10, quelle 25 lire che
paga per avere sul biglietto il timbro che lo ren-
da valido al ritorno. Servono per coprire, in par-
te, le ingenti spese della Mostra. Gli incassi so-
no, infatti, costituiti dal provento della timbra-
tura dei biglietti ferroviari, dagli ingressi, dalla
percentuale sulle vendite e dagli eventuali con-
tributi di pubblici Enti. Ma non tutto il rica-
vato della timbratura resta all'organizzazione ar-
tistica, chè essa, per Legge, deve detrarne il 10
per cento a vantaggio dell'Istituto di Previdenza
per i Giornalisti Italiani Arnaldo Mussolini; il
20 per cento a vantaggio dei Fasci Giovanili di
Combattimento; il 20 per cento a vantaggio delle
Opere Assistenziali del Partito; il 10 per cento a
vantaggio della Cassa di Previdenza dei Ferro-
vieri. Un totale, insomma, del 60 per cento, cioè
di oltre la metà dell'incasso.

Quando tutto l'allestimento del Palazzo è pron-
to, occorre distribuire le opere nelle sale; ed è
un lavoro lungo e delicato, perchè dal modo co-
me vien fatto questo collocamento la Mostra fi-
gurerà bene o male. Non bisogna pensare ai sin-
goli artisti, che saranno, all'ultimo, sempre scon-
tenti della loro collocazione, ma all'assieme, met-
tendo in maggior luce e rilievo le opere migliori,
nell'ombra quelle più scadenti, quando ve ne so-
no, e ve ne sono sempre. Questa fatica fa dispe-
rare il tipografo. Certamente, perchè, mentre
egli ha composto gli elenchi di nomi le cui opere
vanno esposte nella Sala X, la Commissione cam-
bia di posto una, due, tre o più opere, trasferen-
dole nella Sala Z e,... bisogna mettere anche il
Catalogo d'accordo con le pareti. Quindi, scom-
porre e ricomporre. Così si spiegano gli errori
inevitabili che spesso si rinvengono nelle prime
edizioni dei Cataloghi, e sui quali il pubblico ride
troppo alla leggera. Le seconde edizioni, sono
sempre esattissime.

Ora la Mostra è pronta. Ogni sala è com-
pleta. Vengono lucidati i pavimenti, gli uffici si
accingono a funzionare. Giunge una rappresen-
tanza della Questura per stabilire l'ordine col
quale dovrà svolgersi l'indomani la cerimonia di
inaugurazione e concordare il servizio di parata.
Bisogna dare severi ordini alla porta di non
lasciar passare nessuno dopo l'ora stabilita, che
precede sempre di una trentina di minuti quella
dell'arrivo del Re o del Duce; bisogna mettersi
d'accordo sull'itinerario che dovrà percorrere il
corteo attraverso le sale; bisogna assegnare il
proprio posto ad ogni sorvegliante...

Alla fine, anche questo è fatto. Il Segretario
Generale se ne va a dormire a notte alta. Ha
provveduto a tutto, ha sorvegliato tutto. Non gli
resta che assistere alle critiche che cominceran-
no a muovergli pubblico ed artisti. Questa è la
sua sorte. Novantanove volte su cento.

ARTURO LANCELLOTTI

Disegni di C. Bisi

Vita del Touring

La "Carta Automobilistica al 650.000,, in nuova edizione, mentre si prepara un "Atlante Stradale al 500.000,,

Molte volte ci vien posto il seguente quesito: qual'è la Carta migliore per l'automobilista? La risposta non è facile. Si tratta di una di quelle domande che non consentono un'affermazione assoluta. Tutto dipende dalle esigenze di chi adopera la Carta. Per viaggi molto particolareggiati occorrono Carte molto particolareggiate e, quindi, in scala che possa contenere il tracciato di tutte le strade percorribili in auto.

In questo campo, ha un incontestabile primato nel nostro Paese la *Carta al 200.000*, cui toccò un successo grandissimo, non soltanto di vendita ma anche di consensi, tanto nell'edizione a fogli sciolti, quanto in quella a forma di Atlante.

Ma per chi, viaggiando, non ha bisogno di riferimenti analitici e desidera di avere sotto gli occhi un quadro più vasto e più sintetico delle principali comunicazioni stradali, ottima è la *Carta al 650.000*, che rappresenta una gloriosa tradizione del Touring. Il primo foglio — *Italia Settentrionale* — venne messo in cantiere da Luigi Vittorio Bertarelli fin dal 1908 e costituì un grande successo. Sua Maestà seguì con vivo interesse il lavoro costruttivo di quella Carta, e poichè il 2° foglio tardava un poco a comparire, fece sapere che sarebbe stato molto opportuno provvedere con una certa sollecitudine. Si può immaginare con quale animo l'augusto incitamento venisse accolto!

Anche questa Carta, ottima nella sua concezione, non è rimasta, però, immune dagli effetti del tempo: caratteristiche superate, bisogno di un minimo di rappresentazione orografica del terreno, son queste le ragioni per cui, in silenzio laborioso e discreto, se ne operò, più che la trasformazione, il rifacimento. Questa Carta, infatti, è stata ridisegnata in base a concetti ed elementi più aderenti al panorama stradale del tempo fascista, ben diverso e altrimenti progredito da quello di trent'anni fa, anche se fondamentalmente è apparso opportuno conservare alla Carta la sua scala originale e il suo carattere schematico e sintetico.

Il formato di cm. 80×115 è stato adottato affinchè la Carta si possa spiegare su un tavolino o trovi facilmente posto su breve spazio di parete e l'occhio vi possa rapidamente scorrere a formare gli itinerari, che si estendono da Marsiglia a Fiume e da Berna a Firenze per il foglio settentrionale, e da Firenze alla Sicilia ed alla Sardegna per il foglio meridionale.

L'utilità di una Carta complessiva delle strade principali d'Italia è evidente sotto molteplici aspetti. Si immagini un automobilista che desideri raggiungere da Milano una minuscola località, poniamo della Toscana, situata fuori dai grandi itinerari stradali. Per farsi una rapida idea del percorso e della distanza egli si varrà anzitutto della *Carta al 650.000*, fino al punto più prossimo alla meta, e poi, in un secondo tempo, della *Carta al 200.000*, in cui troverà tutte le particolari indicazioni necessarie a raggiungere la piccola località e che invano cercherebbe in una Carta di carattere generale. Avrà così risparmiato a se stesso la noia e il disturbo di consultare e distendere, una accanto all'altro, una mezza dozzina di grandi fogli.

Di questa Carta, dalla sua prima edizione a tutt'oggi, il Touring ha pubblicato il ragguardevole numero di 150.000 esemplari. Se il numero è potenza, quale poderoso consenso la *Carta al 650.000* ha trovato fra gli automobilisti! Ed è appunto in virtù di questo consenso quasi unanime che essa uscirà in breve (molto probabilmente alla fine di maggio), in nuova e migliorata veste.

Ma anche la *Carta al 500.000* è preziosa per chi desidera di fare viaggi non troppo analitici.

Come è noto, abbiamo distribuito gratuitamente ai Soci, negli anni 1933-1934-1935, i primi otto fogli di questa carta: nel corrente anno diamo, con un tenue contributo, i fogli 9 e 10. Ma giungono, frattanto, esortazioni a pubblicare la Carta sotto forma di Atlante, nel formato press'a poco di quello al 200.000 e provvisto delle piante di attraversamento. Facciamo nostra la felice idea, ed anzi, poichè progredire è legge dell'operare, pensiamo di sostituire all'orografia, attualmente rappresentata dal tratteggio, le tinte altimetriche abbinate allo sfumo. Questa delle tinte altimetriche è una forma di rappresentazione orografica destinata ad imporsi per qualsiasi tipo di Carta, perchè si adatta ad ogni scala, è la meno convenzionale e la sola che consenta l'immediata percezione del rilievo nelle sue altezze assolute.

Questa forma di rappresentazione non è esente da lacune: le si rimprovera, nei confronti del tratteggio, inespressività di plastica. Evidentemente, se fra le curve di una carta altimetrica corre un dislivello di 100 metri, non è possibile che accidentalità del terreno poste fra lo zero del mare e i 100 metri o interposte fra curva e curva, possano essere rappresentate; ma in compenso se ne avvantaggia la visione complessiva del rilievo e la fedeltà di rappresentazione; mentre il tratteggio, tanto più se la scala è piccola (cioè con alto denominatore e quindi maggior divario fra le misure reali e quelle della Carta), diventa assolutamente convenzionale.

Ma poichè non bisogna disconoscere anche i pregi del tratteggio, che ha dato Carte di reale valore artistico, soprattutto quando esso è trattato magistralmente, come in quella al 250.000 del T. C. I., si è immaginato di conciliarli con quelli della tinteggiatura altimetrica. Siamo certi, in base a ripetute prove, che il risultato piacerà, perchè di gradevole aspetto e di intuitiva e facile comprensione.

Quando sarà pronto questo nuovo Atlante? Probabilmente entro l'anno XV E. F.

I nuovi volumi della "Guida d'Italia,,

Il programma di rinnovamento della « Guida d'Italia » si va attuando con metodo e diligenza, ed un altro notevole passo verso la sua realizzazione completa appare costituito dalla odierna pubblicazione di due nuovi volumi: « *Umbria* »

e « *Marche* » (1). Queste guide vengono a completare, a poco più di un anno di distanza dalle altre due, « Toscana » e « Lazio », il rifacimento dei tre volumi « Italia Centrale » della vecchia edizione.

Le due guide si presentano come compiute monografie regionali. Del tutto nuovi, e dovuti ad emeriti studiosi, sono i capitoli generali che precedono la descrizione turistica e che illustrano l'Umbria e le Marche nel loro complesso geografico, geologico, storico, artistico, economico. Segue la parte descrittiva. Il lavoro, condotto sul testo delle precedenti edizioni, si può riassumere nella parola « rifacimento ». Tutta la vasta materia si dispone ordinata su uno schema di itinerari di visita, che hanno inizio dal capoluogo: città, borghi, castelli, monti, vallate, fiumi, rivelano volta a volta i loro caratteri geografici, il loro imponente patrimonio storico e artistico, le loro bellezze naturali.

L'aggiornamento delle notizie e dei dati è stato compiuto col più grande scrupolo; anche perchè queste regioni, che vivevano silenziose nella loro quasi esclusiva attività rurale, sono state toccate da quel fervore di rinnovamento che il Regime ha impresso a tutta la vita italiana e che nei due volumi, attraverso fatti e cifre, trova la più fedele testimonianza.

Un particolare miglioramento di carattere tecnico e sostanziale è da notare nella dotazione cartografica, che vede aumentati i « tagli » della ottima *Carta al 250.000*.

I due volumi, assolutamente degni delle gloriose tradizioni del T. C. I., troveranno larga diffusione non solo fra gli Umbri e i Marchigiani, ma fra gli Italiani tutti, che in essi attingeranno una migliore conoscenza di due fra le più tipiche e belle regioni d'Italia.

Frattanto, altri tre volumi della « Guida d'Italia » sono in preparazione: per la fine del corrente mese di marzo usciranno i volumi « *Sicilia e Isole Minori* », di circa 550 pagine con 24 carte e 14 piante di città (in vendita ai Soci a L. 18 alla Sede del T. C. I., L. 20 in Italia, Impero e Colonie, L. 22 all'Estero) e « *Firenze e dintorni* », di circa 350 pagine, con 3 carte e 2 piante di città (in vendita ai Soci a L. 15 alla Sede, L. 16.50 in Italia, Impero e Colonie, L. 18 all'Estero); mentre, per metà aprile (forse anche con qualche giorno d'anticipo) sarà pronto il volume « *Libia* » di circa 450 pagine, con 19 carte e 10 piante di città (in vendita ai Soci a L. 16 alla Sede, L. 18 in Italia, Impero e Colonie, L. 20 all'Estero).

Come si vede, il rinnovamento dei volumi della grande collezione, iniziato sin dal 1930, non subisce soste: coi 5 volumi usciti o che stanno per uscire in questo primo trimestre del 1937, sono infatti 16 i volumi di nuova edizione.

Eppure, quante altre importanti pubblicazioni sono uscite, ad opera del Touring, accanto a questa, che rimane pur sempre la massima, quella cioè che tutti i Soci dovrebbero possedere al completo!

---

(1) *Umbria*, 1 volume di pag. 376, con 8 carte geografiche, 17 piante e 20 stemmi. L. 15 per i Soci del T. C. I., più L. 1.50 per spedizione raccomandata in Italia, Impero e Colonie, L. 3 all'Estero.

Marche, 1 volume di pag. 338, con 9 carte geografiche, 16 piante e 31 stemmi. L. 15 per i Soci del T. C. I., più L. 1.50 per spedizione raccomandata in Italia, Impero e Colonie, L. 3 all'Estero.

Per facilitare gli acquisti dei Soci

Non pochi sono — fra i nostri Soci — gli studiosi, i professionisti, gli amici che si tengono al corrente delle nuove pubblicazioni del Touring e di tutto ciò che esso mette a disposizione dei propri aderenti, per secondare e promuovere il progresso turistico del Paese. Ma avviene talora che persino ai più diligenti lettori dei nostri periodici sfugga l'annunzio di una nuova pubblicazione e non possano, quindi, mantenere aggiornate le raccolte delle Guide, Carte, ecc. D'altra parte, avviene che i corrispettivi richiesti dalla nostra Amministrazione siano talvolta così tenui, da non valer la pena di un apposito invio di denaro, per cui si finisce col rinunciare a cose che pur ci sarebbero utili o gradite.

Per evitare che le offerte del Touring ai Soci sfuggano alla loro attenzione e il disturbo di troppo frequenti invii di danaro, abbiamo istituito uno speciale servizio — annunciato già da tempo su questa Rivista — incaricato di spedire, senza speciale richiesta, tutto ciò che ci verrà preventivamente indicato.

Ogni Socio che desideri approfittare di questo nuovo servizio invierà all'Amministrazione del T. C. I. (valendosi del nostro Conto corrente postale n. 3-98 Milano) una somma non inferiore a L. 100, somma che rimarrà depositata al suo nome. Il Socio indicherà, naturalmente, ciò che desidera; ad esempio: tutte indistintamente le nuove pubblicazioni del Touring; oppure: i volumi della nuova edizione in corso della « Guida d'Italia »; i fogli della Carta....; tutti i doni semigratuiti che verranno man mano offerti ai Soci; e via dicendo.

« *Le Vie d'Italia* » recheranno periodicamente l'elenco delle nuove pubblicazioni, delle nuove edizioni, ecc., in modo che i Soci possano fare altre eventuali richieste, oltre quelle di carattere preliminare, di cui sopra.

Inutile aggiungere che il Socio, il quale abbia effettuato il deposito, potrà valersene per acquistare minuterie, per abbonarsi alle nostre Riviste, per procurarsi quel foglio di una data Carta o quel fascicolo di un dato periodico che gli occoressero magari in doppio, per fare omaggio di una nostra pubblicazione ad amici o parenti, in occasione di ricorrenze onomastiche, ecc. ecc.

Segnaliamo ora le principali novità uscite in luce in questi ultimissimi mesi: il I volume del « *Volto agricolo dell'Italia* », la magnifica opera del Senatore Arturo Marescalchi, di cui parliamo più sotto; i 5 nuovi volumi della « *Guida d'Italia* » (anche di essi parliamo in questo numero); le 7 carte (15 tavole) appositamente modificate e ristampate per registrare la creazione dell'Impero Italiano nell'Africa Orientale e aggiornare la V edizione dell'*Atlante Internazionale del T. C. I.*, 7 carte che vengono cedute in blocco ai Soci al prezzo specialissimo di L. 25 (invece di L. 36) ivi incluse le spese di spedizione raccomandata in Italia, Impero e Colonie, e l'*Indice speciale delle Tavole 116-117* (A. O. I. al 5 milioni); le nuove edizioni dei volumi della «Guida dei Campi di Battaglia»: « *Il Monte Grappa* » (in vendita al prezzo di L. 6 alla Sede del T. C. I., L. 7 in Italia, Imp. e Col., L. 10 all'Estero) e « *Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani* » (in vendita al prezzo di L. 9 alla Sede del T. C. I., L. 10 in Italia, Imp. e Col., L. 14 all'Estero); ecc. ecc. Fra le minuterie rammentiamo i dispositivi catarifrangenti imposti agli automobilisti dal Decreto Ministeriale 28 dicembre 1936 (il disposi-

tivo circolare per le autovetture costa L. 4 alla Sede, L. 5 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie, mentre quello triangolare per i rimorchi costa rispettivamente L. 9 e L. 11), la nuova targhetta-distintivo per automobile, ecc. ecc.

Date di spedizione dei "Doni semi-gratuiti,,

Avevamo previsto di poter iniziare in marzo la spedizione dei due doni semi-gratuiti per il 1937, cioè i fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia al 500.000* e il VI volume della *Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura*. Mentre la previsione potrà verificarsi per i 2 fogli della Carta e la loro spedizione comincierà agli ultimi del corrente mese, quella del volume della Guida Pratica « Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e dell'Appennino » non potrà iniziarsi che nella seconda quindicina del prossimo aprile o al principio di maggio. Il meticoloso lavoro di indagine e di redazione ha richiesto più tempo di quello preventivato: confidiamo però che ne possa guadagnare l'esattezza e l'aggiornamento delle notizie. Ricordiamo che questi due simpatici doni semi-gratuiti sono spediti ai Soci dietro il tenuissimo contributo di L. 1.50 (Estero L. 4.50) per i fogli della Carta, e di L. 4.50 (Estero L. 6) per il VI volume della Guida Pratica. Così tenue è il sacrificio, che nessuno vorrà lasciar incompiuta la serie della Guida e la Carta al 500.000.

Escursione dalla Tripolitania alla Cirenaica per la "Litoranea Libica,, - Marzo-Aprile

Nel mese corrente il Duce inaugurerà la nuova « *Strada Litoranea Libica* », grandiosa opera imperiale, che completa il sistema delle comunicazioni stradali non solo della nostra Colonia, ma dell'intera Africa Mediterranea, collegando il Marocco, l'Algeria e la Tunisia all'Egitto, attraverso la Libia.

I Soci del Touring saranno fra i primi a percorrere questo nuovo itinerario che, oltre a consentire la visita a imponenti vestigia di monumenti, testimoni delle civiltà nate e fiorite sulle rive del Mediterraneo, pone in giusto rilievo la grande opera colonizzatrice compiuta dall'Italia di Mussolini in queste regioni, vincendo il deserto, per ridonare alla terra la fertilità degli antichi tempi.

Ogni tappa del viaggio sarà ricca di colore e di contrasti. Gli escursionisti, visitata *Tripoli*, che ormai si può annoverare tra le più belle città dell'Africa Settentrionale, e la sua interessantissima Fiera Campionaria, faranno il giro delle pittoresche Oasi di Tripoli, visitando anche il R. Istituto Sperimentale Agrario. Si recheranno poi a *Sabratha*, la zona archeologica più importante della Tripolitania, che della fiorente sua vita durante il periodo romano e bizantino conserva avanzi grandiosi, tra i quali quelli del magnifico Teatro Romano restaurato in questi ultimi anni; quindi a *Zuara*, il maggior centro della Tripolitania Occidentale, l'unico della costa africana mediterranea ove sia rimasta popolazione di razza berbera.

Ancora un'escursione da Tripoli, facoltativa: a *Garian*, costruita attorno a un Castello turrito e alla caratteristica *Tigrinna*.

Poi si lascierà definitivamente Tripoli per *Homs* (una delle più graziose cittadine della Colonia) e per *Leptis Magna*, il più puro gioiello archeologico della Tripolitania, dove la romanità lasciò tracce indelebili.

Ed eccoci a *Zliten*, graziosissima cittadina quasi interamente ricostruita dagli Italiani, e chiamata la Città Santa della Tripolitania, perchè custodisce le ceneri di un famoso santo maomettano; e quindi a *Misurata*, uno dei centri più popolosi e attivi.

Proseguendo lungo la Litoranea tra sebche e dune, si giunge a *Sirte*, località con notevoli tracce di vita preistorica, in una zona discretamente fertile. Ancora 300 km., ed eccoi al tradizionale confine tra la Tripolitania e la Cirenaica, ove si crede fossero le Arae Philenorum, erette a ricordare il sacrificio degli eroici fratelli Fileni.

Da *Bengasi*, spingendosi in visita a *Cirene*, se ne riporterà indubbiamente uno dei ricordi più vivi di tutta l'escursione. La ricca città della Pentapoli cirenaica è oggi, infatti, uno dei centri più notevoli della Colonia per le statue e le iscrizioni di grande interesse storico venute in luce nel suo territorio, e paragonabile soltanto ai più famosi centri di scavo della Grecia: Delfi e Olimpia. Dopo la visita ai nuovi Scavi di *Tolemaide*, illustrati in questo stesso numero della Rivista, e di *Apollonia*, altro centro di notevolissima importanza storica, la gita alla verdissima *Derna* e ai fiorenti villaggi agricoli sorti nei suoi dintorni, dove più intensamente si è sviluppata l'attività delle concessioni agrarie, dimostrerà una volta di più la tangibile e inoppugnabile capacità colonizzatrice dell'Italia fascista.

Il programma dell'Escursione, pubblicato nel numero di Febbraio de « *Le Vie d'Italia* », ha subito qualche variante nelle date, a causa delle modifiche d'orario portate alle linee di navigazione della Soc. « Tirrenia ».

La Comitiva « A » partirà da Palermo Sabato 27 Marzo, alle ore 13; sbarcherà a Tripoli Domenica 28 Marzo, alle 11.45; ripartirà da Bengasi Venerdì 9 Aprile, alle 21, e terminerà il viaggio a Siracusa, ove giungerà Domenica II Aprile alle 7.

La Comitiva « B » partirà invece da Siracusa Giovedì 1 Aprile alle 22; sbarcherà a Bengasi Sabato 3 Aprile alle 7; ripartirà da Tripoli Mercoledì 14 Aprile alle 22 e, toccata Malta, terminerà il viaggio a Siracusa, dove giungerà Venerdì 16 Aprile alle 6.

Saranno, quindi, 12, anzichè 10 — come nella combinazione precedentemente annunziata — i giorni di permanenza in Colonia. Le due giornate in più verranno trascorse a Tripoli e Bengasi e consentiranno di poter meglio visitare le due belle città, diminuendo la fatica del viaggio.

La quota di partecipazione è fissata in L. 1.830 con passaggio marittimo di IIª classe e L. 1.980 con passaggio marittimo di Iª classe.

Il programma illustrato del viaggio viene inviato gratuitamente a richiesta.

Periplo d'Italia e Escursione nella Venezia Giulia - 2-11 Maggio

Il programma di questa crociera - escursione, già annunziata nel numero di Gennaio della Rivista, è ormai concretato in ogni suo particolare. Siamo lieti di riassumerlo qui nelle sue linee essenziali, affinchè i Soci possano rendersi conto delle molteplici attrattive che esso offre:

2 Maggio - **Genova:** partenza con la motonave « Victoria » del Lloyd Triestino.
3 Maggio - **Napoli:** sosta di alcune ore.
4 Maggio - In navigazione.
5 Maggio - **Trieste:** arrivo alle ore 9. Visita della città e dintorni.

6 Maggio - Giro dei Campi di Battaglia del Medio e Basso Isonzo.
Monfalcone: visita dei Cantieri Navali.
Redipuglia: Cimitero degli Invitti.
Monte S. Michele: visita della Zona Sacra.
Gorizia: visita della Città. Colazione.
Monte Sabotino: visita della Zona Sacra.
Ritorno a Trieste per il Vallone.

7 Maggio - Giro dell'Istria.
S. Canziano: visita delle Grotte illuminate.
Capodistria: visita della Città. Colazione.
Portorose: sistemazione al Grande Albergo Palace.
Visita di Pirano.

8 Maggio - Partenza per Umago, Cittanova.
Parenzo: visita della Città e della Basilica Eufrasiana. Colazione.
Rovigno: visita della Città e dell'Istituto di Biologia Marina.
Brioni: sistemazione in grandi Alberghi.

9 Maggio - **Pola:** visita della Città. Colazione.
Canale dell'Arsa (caratteristico fiordo): visita del nuovo villaggio minerario di Arsia e della bonifica.
Riviera Liburnica: meravigliosi panorami sul Vallone di Fianona e sul Quarnaro.
Abbazia: sistemazione in grandi Alberghi.

10 Maggio - **Monte Maggiore** (m. 1396). Estesissimo panorama sul Quarnaro e l'Istria.
Laurana: colazione. Traversata in battello a **Fiume:** visita della Città e ritorno ad Abbazia.

11 Maggio - **Monte Nevoso** (m. 1796), la più alta cima delle Alpi Carsiche; estesissimo panorama.
Postumia: colazione. Visita completa delle RR. Grotte.
Trieste: arrivo in serata e termine del viaggio.

Il percorso marittimo del Periplo è di 1200 miglia marine. A bordo della motonave « Victoria » i nostri Soci verranno sistemati in cabine a uno e più letti della prima e seconda classe, che offrono il massimo conforto desiderabile.

A terra alloggeranno in ottimi alberghi di primo ordine, pure in camere singole o a due letti.

Il circuito Trieste, Campi di Battaglia, Portorose, Pola, Abbazia, Postumia, Trieste, di circa 700 km., verrà effettuato con comodi torpedoni di gran turismo.

La quota di partecipazione, fissata in L. 1060 con passaggio marittimo di prima classe, e in L. 960 con passaggio marittimo di seconda classe, comprende: traversata marittima; alloggio e vitto completo a bordo e a terra per l'intera durata dell'Escursione; trasporto in torpedone per tutto il percorso indicato; passaggio in battello da Pola a Brioni e da Laurana a Fiume; trasporto e facchinaggio del bagaglio; ingresso a Musei e Antichità; mancie (escluse quelle di bordo) e tasse d'albergo; distintivo-ricordo di conio speciale.

Chi lo desidera, potrà partecipare anche solo al Periplo o all'Escursione nella Venezia Giulia. Il programma particolareggiato della manifestazione viene inviato gratuitamente a richiesta.

"Il Volto agricolo dell'Italia,,

Sebbene un gran numero di giornali abbia parlato estesamente e tuttora s'occupi di questa nuova cospicua pubblicazione del Touring, dovuta alla penna di S. E. il Senatore Marescalchi, sappiamo per non pochi indizi, fra cui le domande che ci rivolgono molti Soci, che non tutti si sono fatta un'idea precisa del carattere dell'opera, che alcuni credono destinata esclusivamente ai tecnici dell'agricoltura, o quasi.

E' bensì vero che l'Autore ha voluto mettere al corrente i lettori, con dati aggiornatissimi, dei progressi e dei risultati conseguiti dall'Italia nel campo dell'agricoltura, da cui essa trae le sue maggiori risorse; com'è altresì vero che tra i fini del lavoro non fu dimenticato quello che, per brevità, chiameremo il fine didascalico, per modo che il lettore profano o tradizionalista, uniformandosi ai processi tecnici in uso nelle zone territoriali più progredite, potesse trarre dalla conoscenza di queste pagine nozioni utili al miglioramento di un'azienda rurale. Ma l'opera non fu ideata ed attuata con questi scopi esclusivi. Il suo stesso titolo accenna assai chiaramente ad un intento estetico e insieme turistico dell'opera, che nel testo e nella superba documentazione iconografica vuol presentare al lettore il vario e sorridente aspetto del « Bel Paese », e nei tratti esterni coglierne l'anima antica e nuova.

Il paesaggio, infatti, è in gran parte quale risulta dalla flora e dal lavoro campestre, che spesso lo trasfigura; e come in Virgilio nessuno ha potuto mai separare l'agricoltore dal poeta della terra, così in quest'opera è difficile rilevare dove finisce il maestro di tutte le discipline agrarie e incominci il descrittore e l'animatore — il poeta, vorremmo dire — che sa estasiarci davanti allo spettacolo dell'Italia agreste, pulsante di opere, feconda di ricchezza e di vita.

Il lettore ha compreso: *questo libro è per tutti.*

Il primo volume de « Il Volto agricolo dell'Italia » comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 52 Provincie: Alessandria e Asti - Aosta - Arezzo - Belluno - Bergamo - Bologna - Bolzano - Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Genova - Gorizia - Grosseto - Imperia - La Spezia - Livorno - Lucca - Mantova - Massa - Milano - Modena - Novara - Padova - Parma - Pavia - Piacenza - Pisa - Pistoia - Pola - Ravenna - Reggio Emilia - Rovigo - Savona - Sondrio e la Valtellina - Siena - Torino - Trento - Treviso - Trieste - Udine - Varese - Venezia - Vercelli - Verona - Vicenza - Zara.

Si tratta di un volume di 764 pagine in grande formato (cm. 25×34) con oltre 1250 illustrazioni, molte delle quali a tutta pagina. L'elegantissima rilegatura è in piena tela grigia, con fregi in verde smeraldo e argento, risguardi appositamente litografati, astuccio-custodia, ecc. Nonostante il lusso dell'edizione, il volume è in vendita ai Soci del T. C. I. ad un prezzo di favore: L. 40.— alla Sede del T. C. I.; L. 45.— franco di porto in Italia, Impero e Colonie; L. 40.— più le spese postali, che variano a seconda del Paese di destinazione, all'Estero.

Ai Soci fotografi

Un grazie ai Soci volonterosi che hanno risposto al nostro appello di favorirci ottime fotografie per illustrare il secondo volume del *Volto Agricolo dell'Italia*, in preparazione.

Chi ha visto il primo volume già uscito od ha letto l'articolo di presentazione ne « *Le Vie d'Italia* » (dicembre 1936) sa a quali esigenze deve rispondere la documentazione iconografica dell'opera. Si tratta di rappresentare, nei suoi varî e più pittoreschi aspetti, la vita agricola quale apparisce e si svolge nelle diverse provincie, non con materiale raccogliticcio, di scarso valore, ma tale che interessi i lettori e per ciò che rappresenta e per il modo con cui lo rappresenta: panorami, scene o momenti di vita campestre, fauna o flora, processi di lavorazione, ecc., in fotografie chiare, evidenti, tecnicamente riuscite.

Questi i criterî a cui si ispira la parte illustrativa dell'opera. Preghiamo i Soci, che gentilmente rispondono al nostro appello, di tenerne conto.

Le fotografie dovranno essere inviate: *Al Touring Club Italiano — per il « Volto agricolo dell'Italia » — Corso Italia 10 — Milano.*

Per conservare "Le Vie d'Italia,,

« *Le Vie d'Italia* » non appartengono al numero delle riviste che si scorrono distrattamente, tanto per dare un'occhiata alle illustrazioni e poi si gettano, come inutili e ingombranti. Gli scritti che vi si pubblicano hanno quasi sempre

valore di monografie, che esauriscono — nella loro brevità — la trattazione di singoli argomenti, sui quali la nostra attenzione è ad ora ad ora richiamata da notizie di avvenimenti, di uomini, di paesi, assurti all'onore della discussione.

Per conservare in ordine cronologico i fascicoli dell'annata 1936 il Touring ha preparato opportune « cartelle-custodia », ed ha pure allestito « copertine » egualmente comode ed eleganti per rilegarli in due volumi.

Tanto le due cartelle quanto le due copertine sono identiche, per formato e colore, a quelle degli scorsi anni, allo scopo di dare uniformità alla collezione: rivestite di tela verde scura, recano il titolo della Rivista impresso in oro sul dorso e nel quadrante anteriore.

Il prezzo delle due cartelle per l'annata 1936 è di L. 13 alla sede del T. C. I., L. 15 in Italia, Impero e Colonie, L. 18 all'estero; quello delle copertine è rispettivamente di L. 10, L. 12 e Lire 15. Alle stesse condizioni si possono avere le cartelle e le copertine de « *Le Vie del Mondo* ».

Sono pure in vendita le belle, solide ed eleganti cartelle destinate a proteggere i volumi della collezione « Attraverso l'Italia ». Il loro prezzo è di L. 7 alla Sede, L. 9 in Italia, Imp. e Col., L. 11 all'Estero.

Le richieste si ricevono all'Amministrazione del Touring Club Italiano, C. Italia 10, Milano.

La "Guida Breve,, e una lettera che non ha bisogno di commento.

« Io sono una vecchissima maestra, che ha svolto tutta intera la sua attività nel Comune di... e che vive di una modesta pensione. Sono Socia vitalizia di codesto benemerito Ente e divenni tale per queste ragioni. Quand'ero ancora abbastanza giovane, mi facevo prestare da qualche amica i volumi della *Guida* del Touring, per servirmene nei viaggetti che ero solita fare durante le vacanze estive. Poi divenni socia annuale. Quando la pubblicazione della *Guida d'Italia* fu completa, lo scopo della mia adesione al Touring poteva sembrare esaurito; ma avendo io notato, durante quegli anni, con quanta larghezza e liberalità il Touring compensasse i soci del loro modesto contributo, offrendo loro in dono volumi di autentico valore culturale e artistico, pensai, invece, che fosse proprio il momento di manifestare la mia doverosa solidarietà, e sebbene la mia età avanzata mi consigliasse di volgere il pensiero più alla morte che alla vita, mi feci socia vitalizia e mi abbonai a « *Le Vie d'Italia* ». Ricevo ora il primo volume — *Italia Settentrionale* — della « *Guida breve* », col quale s'inizia la serie di questa nuova praticissima pubblicazione; e sempre più ammirata per le alte mete a cui tende l'attività del Sodalizio, e grata per tutti i benefici da esso finora ricevuti, offro la modesta somma di mille lire in testimonianza della mia simpatia ad una Istituzione che esercita un vero apostolato di civiltà e di patriottismo. Tengo a dire che rifuggo da tutto ciò che sa di ostentazione e di pubblicità, ma ove si volesse — *sotto l'anonimo* — rendere nota l'offerta, penso che potrebbe suscitare qualche buona ispirazione... e il Touring, che per grazia di Dio è già fiorente, accrescerebbe le proprie possibilità a vantaggio di tutti e a maggior gloria di se stesso. Inoltre, pur dovendo l'attività dello spirito mirare costantemente e principalmente a un premio che trascende ogni considerazione materiale e personale, una tangibile dimostrazione di riconoscimento darebbe agli infaticabili cooperatori del Touring l'intima soddisfazione di vedersi apprezzati e incoraggiati nei loro sforzi ».

Questa lettera sarà conservata come un prezioso ricordo nei nostri archivi. Ci spiace di non poter render noto, insieme con l'offerta, anche il nome dell'Offerente, la quale, insistendo nel voler conservare l'anonimo e ringraziandoci dell'omaggio fattole del volume che raccoglie gli scritti di L. V. Bertarelli, in altra lettera ci scriveva:

« Io, che sono tutta penetrata della bellezza della parola del Vangelo, e che vorrei degnamente viverla, trovo che, non solo nell'ordine soprannaturale è vera la promessa che si fa agli uomini del cento per uno sulle loro opere di bene, ma che, anche a questo mondo, vien fatta, talvolta, dai buoni, questa larga estimazione. Ora, nel volume degli scritti del Bertarelli che il Touring mi offre, mi vedo io stessa beneficiata del cento per uno. Mi accorgo di avere risposto con una certa freddezza all'annunzio di questo loro omaggio: non avevo una idea esatta di che si trattava. Ora mi trovo in possesso di un libro prezioso, che vorrei essere in grado di comprendere e di apprezzare in tutto il suo valore, valore artistico, valore spirituale di pensiero e di anima, valore intrinseco di documenti preziosi di vita e di lavoro, che si accrescerà nel tempo, perchè il tempo impreziosisce l'opera dell'uomo. Grazie dall'intimo del cuore del gentile pensiero e cordiale dono, che terrò molto caro ».

Questa lettera era accompagnata da una nuova offerta di lire trecento a favore del Villaggio Alpino del Touring.

Ripetiamo, ci spiace di non poter stampare il nome di una così eletta Amica del nostro Sodalizio, ma non possiamo esimerci dal renderne pubbliche le espressioni nobilissime. Resti la memoria del gesto, che supera di gran lunga il suo valore materiale, a significare l'espressione collettiva di uno stato d'animo che ci auguriamo comune alla nostra grande famiglia.

La "Campagna del Mezzo Milione,,

Più ci avviciniamo alla sospirata mèta dei 500.000 Soci, più s'intensifica la campagna degli amici per reclutare nuovi aderenti al Touring, ben sapendo essi di guadagnarsi così non la sola gratitudine del Sodalizio, ma anche e specialmente quella di coloro che essi riusciranno ad attrarre nelle nostre file, grazie ai solidi vantaggi che questi ritrarranno dalla loro adesione.

Chiunque procuri un nuovo Socio non compie soltanto una buona azione, ma — secondo il regolamento per la « Campagna del mezzo milione » (chiederlo mediante biglietto da visita con le iniziali C. M. M.) — riceve anche un premio.

Ultimamente sono state sorteggiate altre tre copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo* fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi fra i numeri 1901-2000, 2001-2100 e 2101-2200.

La sorte ha favorito i signori:

Magg. Cav. Pier Luigi Dal Negro, Console Militare del T. C. I., 2° Regg. Granatieri, Roma;

Col. Cav. Uff. Filippo Tagliavacche, Capo Console Militare del T. C. I. per i CC. RR., Roma;

Ten. Col. Comm. Raffaele Castriotta, Console Militare del T. C. I., Comandante in 2ª della Scuola Centrale CC. RR., Firenze.

Un'insegna di cavalleria

Il favore col quale i Soci automobilisti accolsero il vecchio distintivo figurato del Touring ci ha suggerito di sostituirlo con altro dalla linea più semplice e moderna e di più immediata interpretazione.

Presentiamo il disegno della nuova targhetta; vera insegna di cavalleria che consentirà a tutti gli automobilisti Soci del Touring di riconoscersi e di porgersi, in caso di necessità, quel reciproco aiuto che è simpatica tradizione del nostro Sodalizio.

La nuova elegante targhetta-distintivo, da applicarsi sul radiatore della macchina, è in metallo cromato a smalto ed è in vendita alle seguenti condizioni: tipo piccolo L. 9 alla Sede del T. C. I., L. 11 in Italia, Impero e Colonie, L. 13 all'Estero; tipo grande: L. 14 alla Sede del T. C. I., L. 16 in Italia, Imp. e Col., L. 18 all'Estero.

Esempi da imitare

Non ha sosta l'invio, da parte dei Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di Lire 30 (a seconda, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 prima del 1932 o con quella di L. 200 dal 1932 a tutto il 1935), a rimborso della somma versata dal Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Ecco una nuova cospicua serie di « esempi da imitare »:

R. Scuola Tecnica Commerciale « Luigi Ziliotto », Zara; N. H. Orazio Balbi, Stia; Ten. Col. Rag. Cav. Carlo Spigliati, Firenze; Dott. Gr. Uff. Michele Adinolfi, Perugia; Marchese Nello Venturi Ginori, Firenze; Pelizzari Maria ved. Bellavita, Torino; Sac. Angelo d'Adda, Caronno Milanese; Dott. Rag. Felice Levi, Milano; Prof. Nicodemo Gentile, Chieti; Ing. Cav. Guido Cortini, Tripoli; Rag. Cav. Giovanni Calderari, Trento; Rag. Mario Ferrari, Albavilla; Craviolo Pierino, Nole Canavese; Pedotti Giovanni, Milano; Giuganino Vittorio, Torino; Molnar G., S. Casciano Val di Pesa; Morteo Giorgio, Brescia; Scandroglio Luigi, Bulawayco; Cav. Carlo Cecovi, Roma; Dott. Luigi Carena, Novara; Dott. Giuseppe Fegarotta, Palermo; Ing. Pietro Albertelli, Buenos Aires; Ing. Mario Bagalini, Roma; Carugati Carlo, Como; Rivoir Ferruccio, Luserna S. Giovanni; Cav. Alberto Mascagni, Figline Valdarno; Dott. Sigismondo Sabbadini, Velletri; Avv. Salvatore Grossi, Pico; Fumagalli Osvaldo, Milano; Arch. Paolo Bonci, Palermo; Cav. Cesare Porta, Cernobbio; Geom. Giacomo Bombardi, Cusercoli; Becherucci Giuseppe, Firenze; Dott. Giovanni Cattaneo, Darfo; Avv. Giuseppe Ceriana, Torino; Gamba Alfredo, Torino; Sacerdote Emanuele, Torino; Avv. Goffredo Sideri, Genova; Generale Comm. Claudio Bergia, Imperia II; Gr. Uff. Erminio Vella, Rio de Janeiro; Dott. Cav. Guglielmo Sanguinetti, Borgo S. Lorenzo; Dott. Cav. Aurelio Bonelli, Firenze; Dott. Cav. Giovanni Piccinini, Firenze; Dott. Ing. Riccardo Eustacchio, Terni; Dott. Cav. Giuseppe Inguaggiato, Palermo; On. Dr. Gr. Uff. Italo Bonardi, Salò; Donna Teresa Bonardi Torlonia, Salò; Conte Ottobono Terzi, Salò; Conte Manfredi Terzi, Salò; Rusca Josè, Buenos Aires; Marchetti Juan, Buenos Aires; Zappa Augusto, Buenos Aires; Vido A. Josè, Buenos Aires; Ing. Vincenzo Camogli, Brava; Cassinelli Pablo, Lima; Ing. Cav. Giovanni Domenico, Puke; Vergara Carmine, Frattamaggiore; Padre Giorgio Montico, Padova; Tinivella Umberto, Chiavazza; Villani Salvatore, Rovereto; Vola Julio Silvio, Buenos Aires; Dott. Antonio Polizzi, Genova; Geom. Ing. Egone Premuda, Fiume; Dott. Giuseppe Domenico Gallese, Napoli; Dott. Pasquale Picceo, Gagliano Aterno; Don Alessandro Naldi, Firenze; Cav. Attilio Papini, Firenze; Prof. Domenico Orlando, Zara; Krivanek Vladimiro, Brno; Prof. Roberto Grazzi, Cremona; Bono Carlo, Cantù; Dott. Comm. Giulio Banfi, Vimercate; In... Giorgio Coro, Varsavia; Dott. Giovanni Milano, Fire... Rag. Domenico Monzini, Milano; Rag. Vincenzo Mo... ni, Milano; Ing. Silvio Messa, La Marsa; Ing. Mario ... vitti, Forlì; Biffi Antonietta, Milano; Sironi Luigi, M... no; Avv. Dott. Guglielmo Bearzi, Palmanova; S. E. ... Marchese Dott. Ing. Comm. Giacomo Medici del Va... lo, Genova; Ing. Cav. Uff. Alfredo Dapples, Genova; Comm. Ing. Valdimiro Catella, Torino; Marchese D... Luigi Medici del Vascello, Genova; Gen. Comm. An... Maggi, Firenze; Can. Oronzo Bello, Lecce; Lanzone A... berto, Treviso; Kluzer Ettore, Milano; Dott. Robert... Schenetti, Sassuolo; Geom. Vincenzo Monti, Nepi; Ca... Pietro Tassani, Genova; Cav. Giovanni Tassani, Gen... va; Dott. Enrico Galli Angelini, Roma; Castelli Dan... Roma; Geom. Tancredi Garlanda, Valdigna d'Aosta; Dott. Giuseppe Budini, Trieste; Cav. Paolo Magnetti, Cisano Bergamasco; Milanesi Luigi, Milano; Colli Sir... Vercelli; Ing. Luigi Porcella, Gonnosfanadiga; Cav. An... tonio Ettore Fossati, Alessandria; Dott. Prof. Franc... sco Galli, Roma; Dott. Comm. Leone Gessi, Roma; Comm. Agostino Lesca, Genova; Dott. Ing. Aristide Luria, Roma; Dott. Cav. Paolo Baselli, Garlasco; Dott. Ing. Giuseppe Pontiggia, Cremona; Rag. Comm. Vincenzo Russo, Bari; Dott. Cav. Luigi Sambalino, Firenze; Dott. Ing. Enrico Severini, Torino; Prof. Ing. Edwin Thomann, Zurigo; Ten. Col. Cav. Cesare Cremese, Cagliari; Dott. Ing. Comm. Ugo Filicori, Bologna; Ten. Col. Cav. Uff. Antonio Parolari, Milano; Dott. Cleomene Quarantorsi, Livorno; Modiano Giacomo, Trieste; Migui Pietro, Bastia per Ospedalicchio; Dott. Ermanno, Carpano per Stallie; Prof. Ferruccio Rosee, Milano; Signorini Giuseppe, San Paulo; 2º Capo Elettr. Michele De Sario, Roma; Enci Iris, Bologna; Dott. Mario Levi Malsano, Roma; Mapelli Alberto, Milano; Mansuino Rodolfo, Genova-Bolzaneto; Vassallo Alberto, Bengasi; Rag. Sergio Vezzalini, Modena; Pojasina Egidio, Vedano Olona; Rag. Franco Pojasina, Vedano Olona; Pesante Francesco, Sanremo; Padre Emanuele Montoto, Roma; Ravassa Francesco, Torino; Dott. Ugo Rolfo, Foligno; Robbiano Angelo, Milano; Rossi Luigi, Milano; Rag. Luigi Rossi, Milano; Sibilla Silvio, Milano; Stacchini Primo, Lecco; Strambini Pietro, Tirano; Ing. Luigi Torsello, Cimbergo; Veneri Dino, Vago; Sala Febo, Herisau; Cav. Francesco Abruzzini, Locri; Cav. Giuseppe Basevi, Genova; Anfosso Viale Ada, Torino; Avv. Prof. Giuseppe Napolino Manenti, Console del T. C. I., Modica; Ing. Comm. Alessandro Basevi, Genova; Papini Telesforo, Roma; Rosselli Celesia Gina, Genova; Ing. Silvio Boglietti, Torino; Dott. Giuseppe Galbiati, Bergamo; Scriboni Pietro, Cheren; Prof. Comm. Michele Landolfi, Napoli; Romano Oscar, Trieste; Conte Ugo di Montegnacco, Trieste; Dott. Oreste Boero, Milano; Chioffi Rina, Vallombrosa; T. Col. Cav. Vittorio Cecchi, Milano; Dott. Emanuele Cavanna, Roma; Don Giuseppe Roberto Claretta, Roma; Catalano Enrico, Roma; March. Guido Castiglioni, Cingoli; Casadei Francesco, Milano; Carlotto Francesco, Cogoleto; Geom. Ottavio Giulio Bruno, Console del T. C. I., Casale Monferrato; Ing. Andrea Brignole, Milano; Avv. Carlo Benzoni, Milano; Amoretti Leone, Console del T. C. I., S. Olcese; Garufo Salvatore, Palermo; Orso Pier Giovanni, Torino; Dott. Gallo Galloni, Console del T. C. I., Issime; Prof. Nellj Raimondi, Torino; Magnolini Leonida, Lovere; Magnolini Romolo, Lovere; Magnolini Gian Antonio, Console del T. C. I., Lovere; Rag. Carlo Bargoni, Console del T. C. I., Soresina; Rag. Aldo Zuccaro, Fiume; Avv. Umberto Zerba, Castelnuovo Scrivia; Zanga Enrico, Pianezza; Ing. Alfonso Oberziner, Milano; Gritti Umberto, Cuneo; Rag. Comm. Italo Vismara, Gorizia; Rag. Giacomo Vottero, Villafranca Sabauda; Ing. Luigi Emilio Verpa, Milano; Cav. Filippo Locatelli, Roma;Grazioli Cesare, Schangai; Nob. Giovanni Cocozza di Montanara, Roma; Dott. Antonio Montefusco, Formia; March. Giovanni Bisleti, Valmontone; Modenato Giorgio, Mestre; Paoli Cosimo, Lucca; Dott. Arturo Malinverno, Melzo; Tabassi Camillo, Laurel Spring N. I.; Amadesi Giulio, Bosetto; Nob. Lancillotto Anguissola da Travo, Travo; Rossi Gino, Carate Brianza; Ten. Col. Comm. Andrea Fiore, Console del T. C. I., Castroreale; Pozzi Giacomo, Como; Dott. Carlo Pepe, Tolmezzo; Rag. Comm. Camillo Magnocavallo, Milano; Rag. Comm. Piero Moro, Milano; Ing. Dott. Cav. Uff. Ciro D'Agnone, Campobasso; Gr. Uff. Gian Luca Biraghi Lossetti, Roma; Dott. Alfonso Claren, Bruxelles; Brusa Antonio, Console del T. C. I., Asso-Canzo; Prof. Giuseppe Bellingardi, Como; Coppi Caterina, Roma; Cap. Michele Filiberto, Palermo; Frova Alberto, Milano; Grifoni Giocondo, S. Andrea a Rovezzano; Cav. Uff. Giuseppe Marina, Alessandria; Ing. Enrico Grillo, Torino; Levi de Leon Giuseppe, Firenze; Lorenzola Francesco, Vercelli; Savino Vincenzo, Petosino di Sorisole; Rev. Luigi Franchinotti, Kansas City; Nicolich Giuseppe, Zara; Gagliardi Giovanni, Torino; Lloyd Ferey Robert, Bergamo; Rag. Renzo De Antoni, Mornico Losana; Dott. Francesco Miglio, Addis Abeba.

(continua)

AUTOMOBILISMO

Segnalazioni stradali e cartelli pubblicitari.

Nel Consiglio dei Ministri riunitosi il 9 febbraio è stato approvato uno schema di disegno di Legge col quale si dettano norme circa le caratteristiche e le modalità di impianto dei cartelli pubblicitari lungo o in vista delle strade, e circa l'uso di gemme catarifrangenti che si possono apporre sui cartelli stessi.

Ancora non è dato conoscere il Decreto nelle sue particolarità: fin d'ora però il Touring non può che compiacersi vivamente per i criteri direttivi che hanno ispirato il Decreto stesso e che anche recentemente sono stati richiamati al Senato dal nostro Presidente Sen. Bonardi.

Diceva il Sen. Bonardi nella Seduta del 17 dicembre, discutendosi il bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici: « ...Vorrei rinnovare al Ministro la mia vecchia preghiera, quella cioè di istituire un controllo, una disciplina, una norma che impedisca la permanenza ed il nuovo impianto di certi orribili cartelli che vanno deturpando le autostrade e le strade dell'Azienda Autonoma Statale. Io non credo che il reddito per l'applicazione dei cartelli possa portare un grande conforto al bilancio della A. A. S. S. Penso vi sia qualche cosa d'altro da salvaguardare, da difendere, che vale di più: la bellezza naturale del nostro Paese e delle nostre strade, tanto più che, quando noi parliamo della Milano-Laghi, parliamo di una zona celebre per la sua bellezza, per il sorriso della natura, per tutto quello che attrae il viandante e il turista. Tutto ciò impone che la pura e serena linea del paesaggio non sia turbata da scritte, forme, colori violenti, che offendono e sono una volgarità e una stonatura, indegne dell'amore e della sollecitudine coi quali finalmente tra noi si sente e si svolge l'industria fondamentale dei forestieri, a cui dobbiamo offrire, gelosamente integra, e sempre più attraente, la bellezza di questa nostra incomparabile Italia ».

E sempre a proposito di cartelli segnalatori, il nostro Presidente, richiamandosi al Decreto Ministeriale del 5 novembre 1936-XV, col quale si è finalmente disciplinata la situazione dei cartelli indicatori da apporsi sulle strade pubbliche e la disciplina delle segnalazioni semaforiche — Decreto del quale abbiamo dato notizia nel numero di gennaio de « Le Vie d'Italia » —, si rivolgeva al Ministro con una preghiera dettata dalla compiuta analisi delle norme sancite dal Decreto stesso e dalla lunga esperienza che il nostro Sodalizio ha acquisito in materia di segnalazioni stradali: « ...Il provvedimento è sicuramente giusto e potrà essere prontamente ed efficacemente attuato; però chiedo, per quanto concerne le segnalazioni notturne a mezzo di catarifrangenti fissati in colore bianco sul nome degli abitati, che (dando un termine necessario per la sistemazione) si riconosca la necessità che tale colore venga riservato esclusivamente a questo scopo e si mutino i catarifrangenti a colorazioni bianche oggi troppo usati per réclame commerciale, creando, per l'automobilista che transita di notte, confusioni e pericoli tra la segnalazione stradale e i nomi di prodotti d'ogni genere. Il Decreto porta la determinazione, con un modello allegato, delle misure, del colore e della forma dei vari cartelli. Osservo che, almeno pei cartelli di segnalazione di città e di paese, è necessario un provvedimento che meglio si attagli alla realtà del fine cui si vuole giungere. La misura prescritta può servire pei nomi di paesi e città composti di poche sillabe, ma non serve quando il nome è piuttosto lungo, perchè, se non sono spaziate le lettere, la scritta risulta illeggibile. Il Ministro, facendo compiere un esperimento, dovrà riconoscere il fondamento del rilievo. Basterà che le misure indicate siano considerate come minimi, consentendo eccezioni pratiche corrispondenti alla finalità del provvedimento ».

Per quanto, ripetiamo, il Decreto preannunciato nel Consiglio dei Ministri non sia ancora noto, è lecito credere che esso venga appunto a disciplinare la colorazione delle gemme catarifrangenti ad uso di pubblicità commerciale, venendo così ad autorevolmente riconoscere la fondatezza delle osservazioni del nostro Presidente, innanzi alla Camera Vitalizia.

I Saloni Automobilistici del 1937.

Avremo quest'anno — oltre a quello di Bruxelles, già svoltosi dal 9 al 20 gennaio con risultati ottimi per partecipanti (62 marche) e per visitatori, ma senza novità degne di rilievo, ed oltre a quello di Berlino, pure già svoltosi dal 15 al 22 febbraio, interessante per la presentazione al completo dell'evoluta produzione tedesca e per le manifestazioni di contorno, anche di natura politica —, altri tredici Saloni automobilistici in Europa: uno per ogni principale Nazione, e due in Polonia e in Inghilterra (uno dei quali destinato prevalentemente agli autotrasporti e applicazioni industriali).

Le date dei più importanti — dei quali daremo opportuno cenno a tempo debito — sono le seguenti: dal 13 al 21 marzo il Salone di Ginevra (il più ricco quanto a nota d'internazionalità, specialmente per il largo intervento dell'industria americana, e particolarmente importante quest'anno dopo la sospensione del Salone di Amsterdam, che aveva un carattere analogo, e che verrà sostituito dalla Fiera di Utrecht); dal 7 al 17 ottobre il Salone di Parigi; dal 13 al 23 ottobre il Salone dell'Olimpia a Londra, e dal 28 ottobre al 3 novembre il XIII Salone Italiano dell'Automobile a Milano.

Per il Salone di Ginevra le iscrizioni si son chiuse con l'adesione di ben 17 marche americane, 11 tedesche, 10 inglesi, 8 francesi, 4 italiane e 3 cecoslovacche.

Ford a motore posteriore?

In un articolo ospitato lo scorso anno su queste colonne, nella rubrica dei « Perchè », discorrendo di sistemi di trasmissione di possibile sostituzione all'attuale sistema classico, richiamavamo l'attenzione sulla particolare razionalità che avrebbe offerto un sistema invertito: motore posteriore con trasmissione anteriore.

È interessante notare oggi che su questa soluzione si è recentemente soffermata l'attenzione di Ford, il quale ha richiesto il brevetto d'un suo schema di macchina (che nulla autorizza per ora a prevedere di prossima costruzione) comportante appunto il motore posteriore, in mezzo alle ruote. La trasmissione anteriore permette un forte abbassamento del gruppo motore, indipendente da qualunque legame con le ruote che lo affiancano, in confronto ad altri progetti con motore e trasmissione posteriore. Rimangono comunque gli inconvenienti già ricordati a carico della trazione anteriore, quando il treno anteriore rimane poco caricato.

Interessante in questo progetto schematico di Ford è anche la sterza integrale alle 4 ruote, che permette di ridurre l'angolo di sterzata sulle anteriori, sempre imbarazzante quando le ruote siano anche motrici.

Revisione generale degli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici.

Con decreto ministeriale è disposta la revisione generale degli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici di linea, concessi in via definitiva o autorizzati in via provvisoria, e degli autoveicoli adibiti a servizio pubblico di noleggio da rimessa e servizio pubblico da piazza. La revisione degli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici di linea e di quelli da piazza dovrà essere espletata dai Circoli ferroviari di ispezione entro il 30 settembre 1937, e quello degli autoveicoli adibiti a servizio di noleggio da rimessa entro il 31 dicembre, in occasione del rilascio annuale del nulla osta richiesto agli effetti della riduzione della tassa di circolazione.

Una sentenza rivoluzionaria.

In una causa relativa ad un investimento da tergo di un'automobile contro un carro che la precedeva nella stessa direzione in una sera nebbiosa, il Pretore di Legnago ha emesso una originale e coraggiosa sentenza, affermando una massima assolutamente nuova: ha cioè riconosciuto l'incolpevolezza dell'automobilista e il torto del carrettiere, argomentando che il carro aveva un fanalino visibile soltanto dal davanti, e presentava il tergo oscuro, come in pratica avviene per moltissimi carri.

Il Pretore di Legnago, interpretando, in modo che ben può dirsi rivoluzionario, l'art. 41 del Codice Stradale, afferma la massima che: « Coll'espressione — « visibili nella direzione di marcia » — la legge impone al conducente del veicolo l'obbligo di collocare i segnali luminosi in maniera che siano visibili da chi percorra la strada nella direzione di marcia del veicolo illuminato, onde consentirgli di compiere, in tempo opportuno, la manovra per il sorpassamento.

« Qualunque siano le condizioni atmosferiche, tali segnali devono essere efficienti e cioè consentire la visibilità a non meno di cento metri.

« Pur mancando una espressa norma di legge, ogni veicolo deve illuminare anteriormente la strada per evitare incidenti dannosi a sè e agli altri ». (Pretura di Legnago, 25 marzo 1930, Sinigaglia contro Busacchi, in *Giust. Autom.* 1936, col. 399).

Come è noto, l'interpretazione corrente sinora attribuisce all'espressione « visibili nella direzione di marcia » il significato di « visibili dal davanti ». Sarà interessante conoscere il parere del Tribunale ed eventualmente della Cassazione, che probabilmente sarà investita dell'originale e importante quesito.

Autovetture Diesel.

Sul finire del 1935 davamo notizia dell'impostazione in Francia di una vettura leggera da turismo, azionata da motore Diesel, veloce e di piccola cilindrata. Difficoltà di messa a punto han ritardata l'ultimazione dell'interessante macchina, che può forse determinare un indirizzo nuovo in un campo rimasto sinora universalmente fedele al più dispendioso e meno redditizio motore a benzina. Ora si annuncia che la vettura ha fatto la sua comparsa sulle strade francesi, pare perfettamente a punto. Si tratta di un Diesel a 4 tempi e 4 cilindri, con cilindrata complessiva di 1780 cm^3, che raggiunge facilmente i 100 km. all'ora. Non è ancora noto sotto quale firma industriale sarà eventualmente lanciata, non risultando concluse le pratiche per la cessione del modello sperimentale e dei diritti di fabbricazione.

CICLO-MOTO-TURISMO

Appunti per i cicloturisti.

La recente Esposizione del Ciclo non ha portato sensibili novità di particolare interesse per il cicloturista. Tuttavia, qualcosa abbiamo notato che merita di essere riferito. Significativo è il progresso nella diffusione delle gomme a bassa pressione. Mentre la ballon (26 × 2) si può dire ormai scomparsa, la balloncina, che dà già buoni risultati, praticamente di poco inferiori, ha guadagnato sensibilmente terreno. Questa (26 × 1 ½ × 1 ¾) è, infatti, pratica, confortevole e nello stesso tempo leggera. Il suo successo è pienamente meritato, e non ci stancheremo mai di raccomandarla come la più adatta.

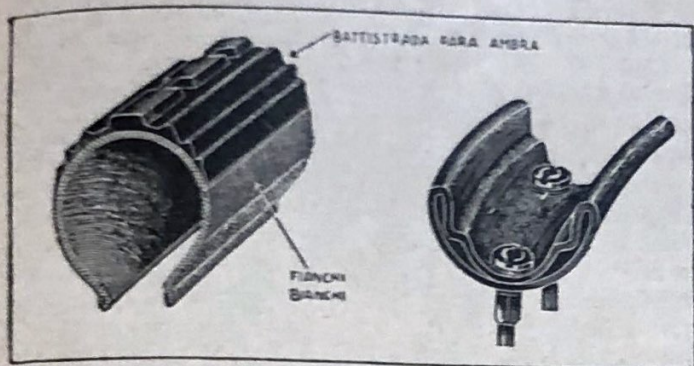



Fig. 1.

SULLE COPERTURE SEMIBALLON PIÙ ADATTE SUI CERCHI IN DURALLUMINIO, IL CICLOTURISTA TROVERÀ UTILI NOTIZIE NEL TESTO

Ma il progresso è più notevole (e più recente) nelle coperture normali (di diametro 700 mm., contro i 650 della semiballon). In questo campo, alla copertura normale si sta sostituendo, su vasta scala, quella maggiorata della misura 28 × 1⅝ × 1½, la cui sezione è di circa 40 mm., contro i 45 della semiballon. Questa misura (semiballoncina) è già sufficiente per quel minimo di confort che si richiede per il turismo.

Ora sarà bene consigliare chi volesse montarsi una bicicletta con le gomme descritte. Molte sono le case che costruiscono coperture di quelle dimensioni, ma le più adatte per leggerezza e scorrevolezza sono quelle prodotte da una di esse che fabbrica coperture di lusso dai fianchi coperti in gomma bianca, e il battistrada in para color ambra. Coperture di tal genere si trovano nelle due misure balloncino e semiballoncino. Sarà bene completarle con buone camere d'aria piuttosto leggere.

Per coloro che vogliono portare al massimo la leggerezza delle masse rotanti (già dicemmo che il cerchio di legno va bene e non è delicato) segnaleremo che l'Esposizione ha rivelato una certa ripresa nella costruzione dei cerchi d'alluminio. Crediamo che attualmente non sarà difficile trovare questi cerchi nelle due dimensioni di cui dicemmo per le coperture, presso i rivenditori grossisti meglio provvisti, anche fuori di Milano. Il prezzo è piuttosto forte, data la presente scarsezza del materiale. Chi non vuole o non può spendere, acquisti due buoni cerchi di legno (acero), e ne avrà un ottimo rendimento.

Da segnalare sono pure le selle sport, strette, flessibili. Molti lettori ci hanno scritto che non riescono ad adattarsi alla sella tipo corsa, di cuoio, stretta e senza molleggio. Sarebbe meglio vi riuscissero; ma siccome, tra l'altro, a molti manca anche il tempo per il dovuto allenamento, è necessario che trovino da sostituirla senza eccessivo scapito. Non siamo del tutto contrari alla sella del tipo flessibile, in pelle, con mollette per l'elasticità. Di tipo sport, però, cioè stretta e a fusto rigido (come in fig. 3). Ma non consigliamo però una falsa economia, perchè la sella, qualunque essa sia, deve sempre usarsi della migliore qualità, specie da chi, come il cicloturista, deve starci seduto lungamente.

Altro di veramente notevole l'Esposizione non ci ha presentato. Abbiamo ritrovato il cambio automatico, di cui parlammo nei precedenti articoli, tipo che però non è stato ancora lanciato in pieno. Una casa milanese ha presentato anche quest'anno, a titolo di attrazione, un tandem misto per uomo e donna, mentre una nota fabbrica varesina ha esposto una graziosa bicicletta gran sport per donna, con cambio a tendicatena, manubrio sport e caratteristiche generali ispirate alla attuale costruzione da corsa.

Non pochi sono coloro che in discesa non abbondano in audacia e si lamentano degli attuali freni. Abbiamo visto un nuovo freno italiano agli orli del cerchio e imbullonato come gli attuali freni da corsa, che dovrebbe essere realmente un po' più efficace dei soliti. Quanto a freni ad espansione, ne abbiamo trovati di bellissimi e leggerissimi, in duralluminio. Ultima segnalazione: un mozzo con ruota libera incorporata, che consente il montaggio di una tripla corona, con vastissima gamma di dentature. Mentre, infatti, le usuali ruote libere portano almeno 16 denti, quella consente pignoni minori.

Poichè le domande e le osservazioni di lettori appassionati di cicloturismo continuano a pervenirci giornalmente, vediamo di rispondere a qualcuna delle più recenti e interessanti.

Un cortese lettore di Modena scrive una lunga lettera di osservazioni, soffermandosi particolarmente sul fatto che ogni cicloturista si foggia una sua tecnica personale. Questo in sè è vero, ma si commetterebbe un grosso errore a volerne fare una legge. La tecnica personale ha luogo per il fatto che ogni soggetto non riesce a sviluppare, secondo la giusta regola, le proprie capacità, o di talune di esse manca. Ma tutti devono cercar di applicare i dettami consigliabili alla massa. Per ciò crediamo di essere nel giusto quando propagandiamo una tecnica risultante da una sintesi tra l'impiego di un mezzo massimamente confortevole e l'erogazione di energie richiedenti un certo sviluppo di qualità atletiche. Con ciò tendiamo a far sì che il cicloturista si sforzi a portarsi verso un maggiore grado di perfezione.

Fig. 2.

LA PIÙ NOTA CASA PRODUTTRICE DI CAMBI A TENDICATENA E DERAGLIATORE HA PRESENTATO ALLA RECENTE ESPOSIZIONE DI MILANO UNA PRATICA CHIAVETTA TASCABILE PER SVITARE LE TRIPLE CORONE SPECIALI

Il lettore modenese si dice, inoltre, contrario alle gomme ballon, perchè le strade asfaltate non le richiedono. Personalmente siamo invece convinti, in base

alla quasi quotidiana esperienza, specie d'estate, quando l'asfalto si ondula maggiormente, che, di regola, una strada buona normale è migliore di una asfaltata. Le zone turistiche sono poi di prevalenza in montagna, ove le strade sono sempre ottime.

Parlare di aumento di peso non è il caso, perchè i dati precedentemente esposti lo dimostrano. Quanto al rendimento delle ruote semiballon, oltre alla nostra esperienza, abbiamo quella di giovani sportivi, che avrebbero anche rinunciato al confort, pur di avere maggior rendimento; ma che, dopo il nostro consiglio, si sono accorti che quanto si può ottenere dal più leggero tubolare, lo si ottiene pure (per l'uso turistico, anche velocissimo) dal semiballon.

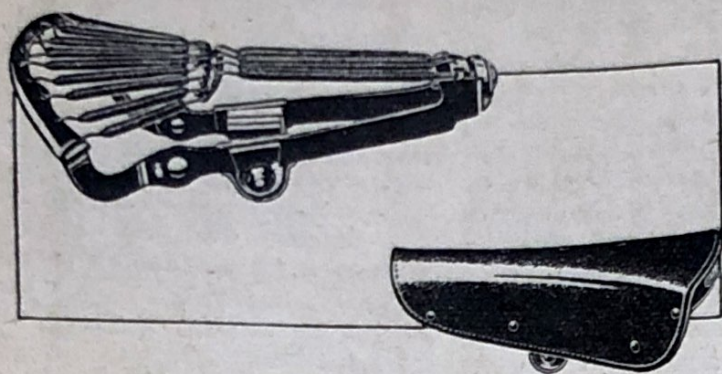



Fig. 3.
UN TIPO DI SELLA PER IL CICLOTURISTA CHE AMA UN PO' DI CONFORT: FLESSIBILE, MA STRETTA E A FUSTO RIGIDO

Un'ultima, interessante osservazione del cortese lettore riguarda il « non uso del cambio ». Egli sostiene che con un solo rapporto medio (che implica un ritmo veloce, con lieve sforzo in pianura, e una cadenza lenta, ma con sforzo notevole in salita) viene a mantenersi una certa costanza nel lavoro che il ciclista deve fare. La teoria si presenterebbe fallace anche se non vi fosse a confutarla l'universale e lunga esperienza del cambio di velocità, oggi, specie all'estero, diffusissimo anche fuori del campo della corsa.

Molti si sono lamentati che non si trovi più in commercio un dispositivo del genere del freno « Carloni » di anteguerra, da servire come rallentatore per le lunghe discese. Normalmente, non troviamo necessario tale accessorio. All'estero si fabbricava un tempo un rallentatore a manopola, che è poi stato sostituito con una leva a tacche e nottolino di fermo. Chi avesse bisogno di tale dispositivo deve farselo egli stesso costruire. Con un po' d'ingegnosità non è difficile progettarlo L'identica cosa dobbiamo ripetere per le borse, che è bene far confezionare da una buona valigeria: quella da applicare dietro la sella in cuoio, quelle, più ampie, laterali alla ruota, possibilmente in compensato, su telaietto di tondino d'acciaio.

I fermapiedi si possono usare con qualsiasi scarpa, beninteso purchè non si tratti di uno scarpone da montagna, magari coi chiodi. Naturalmente, usando pedali normali larghi, il piede vi riposa meglio.

Quanto alla convenienza di servirsi dei calzoncini corti, perchè più confortevoli, saremmo d'accordo, se non ci fosse di mezzo una questione di estetica.

Nel nostro articolo dell'agosto scorso abbiamo consigliato, come il più adatto al cicloturista, il cambio di velocità a tendicatena e deragliatore del tipo illustrato, rivelatosi assai pratico nella nostra lunga esperienza personale. Ci piace ora constatare che avendo noi consigliato per l'uso turistico questo cambio, già rivelatosi nelle corse di tutta Europa (giovando così al buon nome della genialità e operosità italiana), abbiamo emesso un parere che trovammo in seguito autorevolmente condiviso. La diffusa rivista inglese « The Bicycle », nel suo numero dell'8 dicembre scorso, ha dedicato una intiera pagina (la pubblicazione ha il formato giornale), a firma del suo più eminente redattore tecnico, a tale tipo di cambio di velocità. Tutti sanno che in Inghilterra le corse, nel vero senso della parola, non esistono, mentre invece è praticato in larga misura il cicloturismo.

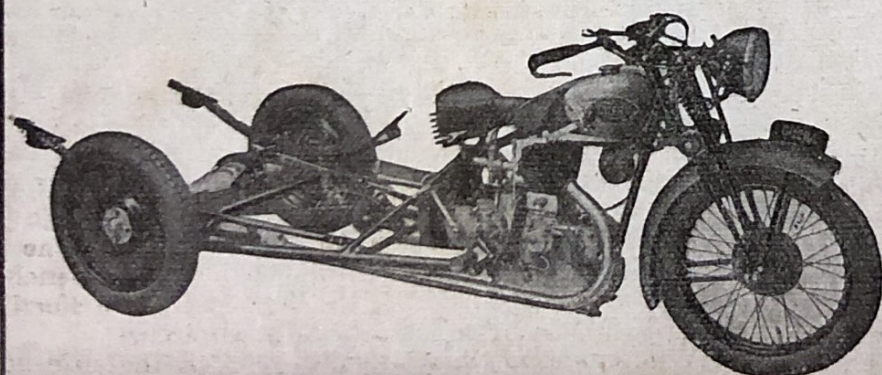
La casa produttrice di tale cambio si è resa benemerita anche per aver messo in commercio una serie di accessori, che completano e rendono più confortevole l'uso del cambio stesso, reso già pratico dall'applicazione del deragliatore. All'Esposizione abbiamo notato — oltre ai cambi, ai diversi tipi di ruote libere a tre e quattro corone speciali, leggere, in acciaio e duralluminio, ai forcellini speciali e alle chiavi apposite per lo smontaggio delle ruote libere e delle corone — la chiavetta tascabile illustrata in fig. 2. Può capitare di dover svitare la ruota libera anche in viaggio, ad esempio se occorre cambiare qualche raggio rotto.

La chiavetta *A* si infila sulla ruota libera e si mette al suo posto la ruota. L'estremità *B*, piegata in fuori, viene a fermarsi contro il forcellino. Girando la ruota nell'uno o nell'altro senso, si svita o si avvita la ruota libera. L'estremità *B* porta anche apposita incavatura per servire da chiavetta per tendere i raggi.

e. cap.

Dalle corse campestri alla Milano-San Remo.

Marzo è il mese classico della ripresa ciclistica, che si annuncia con il rifiorire delle gare, dalle prime contese per i dilettanti alle maggiori prove per i professionisti. La Milano-San Remo, è in prima linea poichè ogni anno segna la riapertura della stagione interna-

zionale; corsa singolare, questa, di fascino intenso e di alta influenza per varie ragioni, sia che essa valga ad offrire le prime indicazioni sul valore degli atleti, dopo la tregua invernale e l'allenamento a regime forzato di febbraio sulle strade della riviera, sia che determini impensati sviluppi di lotta per le condizioni atmosferiche incostanti, che spesso l'accompagnano. Cosicchè, a volta a volta, la «Milano-San Remo» può diventare una corsa velocissima su strade asciutte e con aria tiepida, o una gara durissima, avversata dal fango e dalla pioggia sul valico dell'Appennino e dal vento freddo sulla litoranea.

Per fare pronostici sensati sulla «Milano-San Remo» bisognerebbe anzitutto avventurarsi a previsioni meteorologiche, per le quali occorrerebbe attendere perlomeno la vigilia. Ne siamo ancora lontani e preferiamo prospettare, per ora, soltanto i motivi di una battaglia serrata ed animosa, conforme alle più recenti tradizioni del ciclismo nazionale, che, dopo l'eclisse, in parte involontario, dello scorso anno, sembra avviato, per la nuova stagione, ad una franca rinascita.

L'inverno, almeno sino all'epoca delle nevicate di fine gennaio, è stato propizio allo svolgimento di una vasta attività, sotto forma di gare campestri. Non siamo ancora nella fase di sviluppo desiderato, ma un reale progresso esiste ed è di buon auspicio. Pensiamo che, come per il podismo, possa aver successo una iniziativa di organizzazione su larga base: ogni centro, ogni rione, ogni comune, ogni paese, abbia la sua gara ciclo-campestre, ed i vincitori vengano chiamati a disputare una prova finale o una serie di prove finali. Si è giunti a creare una organizzazione densa di concorrenti e feconda di risultati per le manifestazioni campestri podistiche; occorrerebbe fare altrettanto per le prove ciclistiche, anche se le difficoltà sono maggiori per la scelta dei percorsi, l'esecuzione dei controlli, il reclutamento dei concorrenti, che non dovrebbero essere campioni, ma autentiche reclute.

Ne beneficierebbe sotto ogni aspetto la propaganda dello sport, anche perchè si smuoverebbe qualche preconcetto, si vincerebbe l'inerzia, che spesso non ha altro fondamento che un po' di pigrizia. Innanzi tutto occorrerebbe chiedere l'ausilio delle organizzazioni giovanili del Partito che, anche in questo ramo dello sport, possono esercitare il loro benefico influsso. Già il ciclismo è entrato come elemento primario in molti programmi di attività dei Dopolavoro, dei Fasci Giovanili, del G.U.F.; un allargamento del fronte, un'estensione in superficie non può che rendere più completa l'opera.

Sviluppi dei mototrasporti.

Il mototrasporto ha avuto la sua giornata alla Mostra del Motociclo. Come abbiamo ricordato in precedenti note, durante la «settimana» motociclistica milanese si è svolto un concorso per motofurgoncini, al quale hanno preso parte una decina di concorrenti. La manifestazione ha avuto notevole successo, non tanto per i risultati, quanto perchè, mettendo in evidenza difetti e lacune nei confronti delle esigenze tecniche ed economiche di questo mezzo di trasporto, ha mostrato verso quali tendenze debbano orientarsi i costruttori affinchè il motofurgone raggiunga quella diffusione che le condizioni del mercato italiano indicano come possibili.

La Giuria ha proposto a pari merito per il premio di eccellenza le macchine di Benelli e di Gilera ed ha premiato pure, a pari merito, Bianchi ed Astra per le carrozzerie. Nessun altro premio è stato assegnato all'infuori di quello speciale erogato al furgoncino Autolux, munito di un gruppo motore elettrico-cambio adattato su di un triciclo a pedale ed azionato da una batteria di accumulatori con apparecchiatura per il facile ricarica-

mento. La Giuria ha apprezzato, oltre che l'idea di applicare sui motofurgoncini l'elettricità, combustibile nazionale al cento per cento, anche il basso costo di esercizio del trasporto.

In linea di massima, si sono notati tra i miglioramenti l'adozione del dispositivo di fermo del veicolo abbandonato a se stesso, l'uso delle tre ruote intercambiabili, lo studio di dispositivi per il riparo del conducente, la ricerca di efficienti apparecchi segnalatori. In generale, è stato seguito il sistema di costruzione delle carrozzerie facenti parte col telaio, evitando il cassone appoggiato su balestre ed oscillante. Ma nel campo delle sospensioni c'è ancora molto da fare; e viceversa in altri campi si è forse fatto troppo, cioè si è strafatto, perdendo di vista il fine utilitario del trasporto, dimenticando i limiti di applicazione del motofurgoncino, forzandolo ad invadere una zona che non gli compete e nella quale inevitabilmente il mototrasporto è destinato a cedere. Eccessivo entusiasmo, fede troppo cieca: qualche volta non è regresso, ma progresso raffinato il ritorno alla semplicità, purchè razionalmente ed economicamente — non poveramente — concepita.

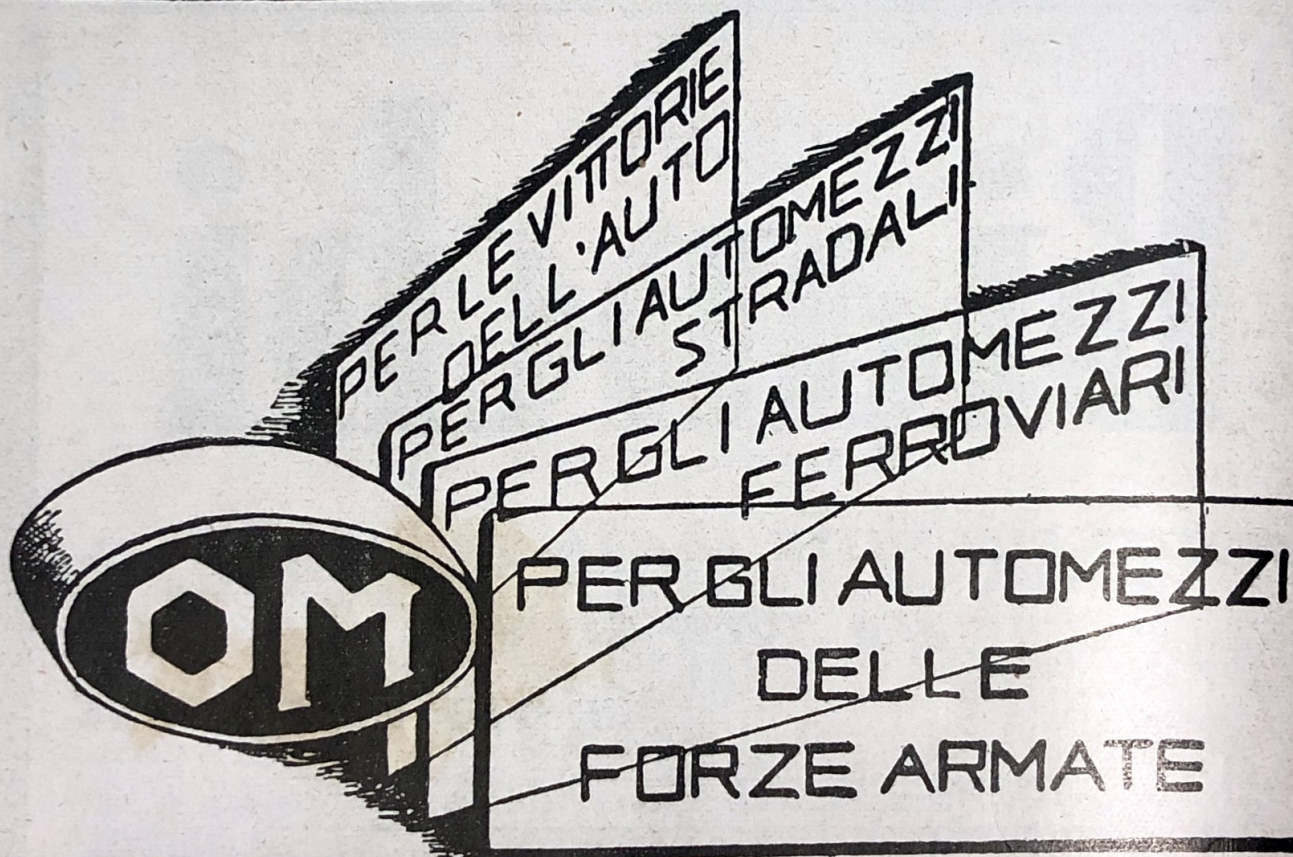
Le prove del campionato motociclistico.

L'inquadramento sportivo della nuova stagione è stato definitivamente fissato dalla R.F.M.I., almeno per quanto riguarda le prove di campionato destinate a costituire la spina dorsale della struttura agonistica dell'annata.

La 4ª Coppa Mussolini, che quest'anno si spingerà da Milano oltre Napoli sino a Taranto, il 2 maggio; il circuito del Lido a Genova il 23 maggio; la Coppa del Mare a Livorno il 25 luglio; il Gran Premio d'Italia per il Trofeo della Velocità a Monza il 29 agosto; il circuito di Bologna il 19 settembre. Ci sono, come si vede, delle novità; a parte il prolungamento della Coppa Mussolini, il cui percorso ora tocca i 1200 chilometri, entrano in lizza, per organizzare le prove del massimo campionato, Genova e Bologna, due città a capo di due zone nelle quali lo sport motociclistico ha sempre avuto ferventi cultori. Infine, il Trofeo della Velocità, che lo scorso anno offrì una splendida vittoria all'industria nazionale, sarà anticipato a fine agosto, precedendo così il Gran Premio Automobilistico. Per tutte le manifestazioni nazionali sarà obbligatorio l'uso di un carburante tipo, formato in parte eguali di benzina e benzolo.

La Federazione è venuta in questa determinazione perchè tale è la miscela prescritta per i Grandi Premi internazionali. Si vuole in tal modo facilitare — o meglio non intralciare — la preparazione dei concorrenti italiani che intendessero svolgere un'attività all'estero. La Federazione non ha rinunciato tuttavia alla sua campagna per il carburante libero, che sosterrà anche in seno alla Federazione Internazionale; carburante libero vuol dire progresso; la miscela obbligata è un'inutile pastoia, non concepibile con il significato tecnico ed agonistico della corsa.

Infine è stato varato il regolamento delle motociclette di serie fissando le caratteristiche che serviranno a qualificare e a distinguere queste macchine alle quali è aperto un largo campo di attività. Le gare per motocicli di serie saranno riservate esclusivamente ai corridori di terza categoria; a quei motociclisti cioè che intendono partecipare alle corse con macchine di loro proprietà, escluso ogni rapporto di dipendenza con l'industria. In tal modo la presenza delle macchine da serie — che trova un'analoga rispondenza nell'automobilismo con l'istituzione della categoria delle vetture da turismo — si propone il compito di richiamare nuove schiere di proseliti alle manifestazioni motociclistiche.

Ccc.

COMUNICAZIONI

Facilitazioni ferroviarie.

Nel precedente numero del Notiziario abbiamo accennato alle riduzioni ferroviarie (50%) concesse, in varî periodi dell'anno 1937, per il complessivo di circa quattro mesi, per i viaggi a S. Remo, Ospedaletti e Bordighera. Uno di questi periodi — quello del 25 gennaio all'8 febbraio — è già trascorso: indichiamo qui i periodi ancora da fruire:

a) dal 6 marzo al 18 aprile;
b) dal 16 luglio al 15 agosto;
c) dal 21 al 30 novembre;
d) dal 6 al 15 dicembre.

Per le facilitazioni sopra indicate ad *a*) e *b*) si rilasciano biglietti di andata-ritorno cosiddetti *stagionali*, con validità di 60 giorni, prorogabili di altri 30 (con un minimo di 5 giorni), verso pagamento per ogni giorno di proroga del 2% del prezzo integrale dei biglietti. L'utilizzazione di questi biglietti è subordinata all'obbligo di una permanenza minima nella località destinataria di almeno sei giorni, escluso il giorno di arrivo e di partenza. Tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno le fermate ammesse sono: una da km. 201 a 400; due da km. 401 a 600; tre da km. 601 a 800; quattro da km. 801 a 1000; cinque oltre i km. 1000. Tanto il viaggio di andata quanto quello di ritorno debbono essere effettuati, fermate comprese, come due distinti viaggi di corsa semplice, con la validità massima di un giorno per ogni 100 km.

Per le facilitazioni sopra indicate in *c*) e *d*) si rilasceranno biglietti di andata-ritorno per *manifestazioni*, con validità di 5 giorni per le percorrenze fino a 200 km. e di 10 giorni per le percorrenze superiori. Nessuna fermata è ammessa fino a 200 km., una è ammessa per le percorrenze da 201 a 400 km. e due per le percorrenze superiori. Per questi biglietti è consentita la proroga, una o più volte, fino a raddoppiare la primitiva validità, mediante il pagamento di un supplemento del 2%.

Ricordiamo che per tutto l'anno 1937 sono in vigore le facilitazioni ferroviarie della « Primavera Siciliana », le quali prevedono riduzioni e agevolazioni distinte per viaggi dei provenienti dall'interno dell'isola, dal continente e dall'estero.

Sono parimenti in vigore le varie facilitazioni per Roma e per i Santuari italiani della « Peregrinatio Romana ad Petri Sedem ».

Quanti biglietti di abbonamento si rilasciano sulle nostre ferrovie statali?

Annualmente i biglietti di abbonamento rilasciati sulla nostra rete ferroviaria di Stato sono circa 160.000, con un introito di più di 180 milioni di lire. Il 55% dei biglietti venduti è di 3ª classe, il 35% di 2ª classe ed appena l'8% di 1ª classe. Anche per questi biglietti si nota, come in genere per tutti i biglietti ferroviari di qualsiasi specie, una forte preponderanza della 3ª classe.

Il maggiore quantitativo delle vendite è rappresentato dagli abbonamenti ordinari, che sono più di 55.000;

il minor quantitativo dagli abbonamenti per l'intera rete, che sono un po' più di 2800.

Un quantitativo cospicuo rappresentano i biglietti di abbonamento speciali (più di 34.000), i quali, in confronto degli altri tipi di abbonamento, dànno il maggiore introito: più di 100 milioni di lire, che rappresentano il 55% dell'introito totale.

Si rilasciano poi annualmente: 31.000 abbonamenti ridotti per ferrovieri, 12.000 per impiegati dello Stato e 27.000 per studenti.

Fuori delle cifre suaccennate sono i biglietti di abbonamento settimanali e festivi per lavoratori, che hanno assunto un importante sviluppo, specie in questi ultimi tempi; si rilasciano circa 5.000.000 di tali biglietti, per un importo complessivo di circa 30.000.000 di lire. Questo sviluppo è dovuto alla maggior estensione nelle classi di persone ammesse a fruirne e al fatto di avere istituiti i biglietti stessi, oltrechè per la 3ª classe, anche per la 2ª.

Servizio diretto viaggiatori e bagagli tra l'Austria e la Francia del Sud in transito per l'Italia.

Con il 1° febbraio scorso è andata in vigore una nuova edizione della tariffa per il trasporto dei viaggiatori e bagagli in servizio diretto tra l'Austria e la Francia del Sud, via Italia e via Svizzera. La nuova tariffa prevede, nei confronti di quella precedente, una maggior validità dei biglietti di corsa semplice: 15 giorni per i percorsi fino a km. 2000 e 20 giorni per i biglietti di percorsi maggiori. Prevede inoltre il rilascio di biglietti di andata-ritorno con validità di 30 giorni.

Per quanto riguarda il servizio via Italia, i prezzi di trasporto sono indicati in scellini austriaci per i percorsi austriaco e italiano e in franchi francesi per i percorsi francesi.

E' possibile far marciare i treni senza macchinisti e senza conduttori?

La nostra domanda può sembrare uno scherzo, ma i treni senza macchinisti e conduttori esistono. A Londra funziona da tempo una linea ferroviaria sotterranea, a doppio binario, che congiunge otto stazioni, sulla quale circolano nelle ventiquattro ore della giornata ben 40 trenini in tali condizioni.

La linea è specialmente adibita al trasporto della corrispondenza, dei piccoli colli e dei pacchi postali. Essa è lunga 10 km.

I treni sono a trazione elettrica, con il sistema della terza rotaia, ed azionati nei loro movimenti da cabine esistenti nelle stazioni.

Essi corrono con la velocità di 50 km. all'ora; però, quando il binario è vicino ad una stazione esso ha una pendenza di circa il 50 ‰ e la terza rotaia è senza corrente elettrica, dimodochè la corsa del treno si attenua gradualmente fino quasi all'arresto del treno in cima alla salita: l'arresto avviene poi per effetto di freni automatici azionati dalla stazione.

Ciascun treno è composto da due o più vagoni a carrelli: i vagoni possono contenere fino a quattro casse mobili (*cantainers*).

Il lavoro del personale nelle stazioni è molto agevolato, per le manipolazioni dei colli, dall'esistenza di *ascensori*, di pozzi a spirale, di nastri mobili e di altri sistemi meccanici che facilitano notevolmente il carico e lo scarico, con regolarità e rapidità, riducendo al minimo il lavoro dell'uomo.

Una conferenza internazionale per il treno di lusso Sempione-Oriente Express.

Nello scorso gennaio è stata tenuta in Austria una importante conferenza internazionale ferroviaria, per alcune intese riguardanti il traffico, fra i rappresentanti delle amministrazioni ferroviarie interessate nei treni Sempione-Oriente Express, Oriente Express ed Arlberg-Oriente Express. Il primo treno, com'è noto, interessa particolarmente l'Italia, in quanto l'attraversa per 663 km. da Iselle a Postumia, seguendo il percorso Domodossola-Milano-Venezia-Trieste Gli altri due treni invece interessano esclusivamente percorsi esteri: essi per altro — specialmente l'Oriente Express — possono considerarsi in concorrenza con il Sempione-Oriente Express per le relazioni tra l'Europa Occidentale (Londra e Parigi) e l'Orientale (Belgrado e al di là). Tuttavia la via seguita dal Sempione-Oriente Express per tali relazioni è geograficamente la più breve (di 100 km.), la più rapida (si risparmiano circa 2 ore), la più economica (i prezzi sono notevolmente inferiori), la meglio attrezzata dal punto di vista tecnico e la più attraente. Questa preferenza del resto è visibilmente dimostrata dai viaggiatori: il Sempione-Oriente Express è più frequentato: si effettua giornalmente, mentre gli altri due treni sono molto meno frequentati e si effettuano solo in giorni alternati.

Progressi e problemi del servizio telefonico.

Fra i problemi più urgenti da risolvere, che il Governo Fascista trovò al suo avvento al potere, va senza dubbio annoverato quello del servizio telefonico. Su tale argomento tenne il suo discorso inaugurale il Gr. Uff. Prof. Ing. Giuseppe Pession, Direttore Generale delle Poste

e dei Telegrafi, in occasione della XLI Riunione dell'Associazione Elettrotecnica Italiana.

Nella sua dotta esposizione l'illustre relatore ci apprende con quali provvidenze fu condotta rapidamente a termine dall'Azienda di Stato la costruzione della rete telefonica interurbana in cavi sotterranei, e come fu provveduto — con l'opera delle diverse Società Concessionarie — all'automatizzazione degli impianti urbani. Con le statistiche alla mano, egli dimostra il soddisfacente sviluppo conseguito nel traffico interurbano a grande distanza ed in quello internazionale, sia dal lato tecnico che da quello economico e ne indica il sempre continuo incremento (oltre 30 milioni di comunicazioni interurbane e 1.600.000 internazionali di oggi, alle quali vanno aggiunte 2.600.000 commissioni, contro appena 11 milioni di conversazioni nel 1922). Ma di fronte a tali promettenti risultati nei servizi interurbani a grande distanza, un posto assai modesto occupano nella graduatoria dei principali Paesi del mondo il servizio urbano e quello interurbano minore. Tale preoccupante problema egli analizza sotto tre aspetti: sviluppo della tecnica in Italia, regime tariffario e industrializzazione del servizio, per trarne considerazioni degne di rilievo. Dal lato dello sviluppo della tecnica l'Italia occupa, infatti, coi suoi impianti urbani, costruiti con materiale accuratamente scelto, un posto di avanguardia rispetto alle altre Nazioni, avendo installati complessivamente, per il solo servizio pubblico, più di 330.000 numeri automatici, suddivisi in circa 700 centrali di tipo recente e perfetto. Passando al problema tariffario ed all'industrializzazione del servizio, stima più conforme alle nostre abitudini il sistema *à forfait* attualmente in uso, invece che la tassazione a contatore, che prevale in altri Paesi, e considera il telefono come un'attività prettamente industriale, per il complesso di comodità di spiccato carattere industriale che esso offre, ad es., il servizio di dettatura dei telegrammi al domicilio, quello della chiamata delle vetture pubbliche, il servizio di segreteria, quello delle informazioni, ecc.

Stabilita così la opportunità della industrializzazione, egli identifica la causa del lento sviluppo della telefonia urbana con la deficienza di buone comunicazioni fra i piccoli centri e fra questi e i grandi, ciò che non è possibile realizzare se non con una rete perfetta.

Esposto il programma che la rete gestita dall'Amministrazione Statale si propone di effettuare con la posa di tre gruppi di cavi intesi ad alleviare il traffico in talune arterie principali delle diverse regioni d'Italia, al termine della sua chiara, particolareggiata e dotta esposizione l'Ing. Pession invoca la cooperazione della scienza, della tecnica e dell'industria per la realizzazione della integrale bonifica telefonica delle vaste zone rurali e montane d'Italia, auspicando infine l'attuazione del servizio della televisione nel nostro Paese.

Servizi postali in Africa Orientale.

È ammesso provvisoriamente il limite di L. 10.000 per le assicurate e di L. 1000 per l'assicurazione dei pacchi per gli uffici principali di Addis Abeba, Asmara, Massaua e Mogadiscio, fermo restando il limite di L. 200 per l'assicurazione dei pacchi diretti a tutti gli altri uffici, già esistenti o di nuova istituzione.

È stato stabilito anche il limite di L. 3000 per lo scambio dei vaglia ordinari e telegrafici cogli uffici di Addis Abeba e Axum (Governo dell'Eritrea) e fino a L. 1000 per l'ufficio di Anas (Governo dell'Harar).

È stato revocato il divieto di impostazione delle stampe periodiche spedite di seconda mano da e per

militari dislocati in Africa Orientale, e sono stati aperti al pubblico i nuovi uffici di Socotà e Adi Arcai (Governo dell'Amara) e Addis Alem e Moggio — dipendenti dalla Direzione di Addis Abeba — abilitati a tutti i servizi, col limite massimo di L. 1000 per le assicurate e i conti correnti, e di L. 3000 per i vaglia.

Con provvedimento del Ministero delle Colonie, è stata istituita una cartolina per corrispondenza, del valore di cent. 15, da darsi in uso esclusivamente ai soldati, caporali, caporali maggiori dell'Esercito e gradi equiparati delle altre forze armate dello Stato in servizio effettivo nei territori dell'A.O.I. Non sono perciò più valide le cartoline in esenzione di tassa istituite in precedenza.

Modificazioni alle aviolinee postali.

Aviolinea Londra-Brindisi-Singapore-Brisbane: modificata nel tratto Londra-Brindisi.

mercoledì e sabato	12,30	p.	Londra	a. 11,45	lunedì e giovedì
» »	14,45	a.	Parigi	p. 9,30	» »
» »	16,50	p.	»	a. 8,15	»
giovedì e domenica	5,12	a.	Marsiglia	—	
» »	7 —	p.	»	—	
» »	10,40	a.	Roma	—	
» »	12,10	p.	»	—	
» »	15,30	a.	Brindisi	—	
venerdì e lunedì	6 —	p.	»	p. 20,23	sabato e martedì

In andata il percorso Parigi-Marsiglia viene effettuato in treno, quello Marsiglia-Brindisi per via aerea; al ritorno il percorso Brindisi-Parigi si effettua in treno.

Aviolinea Londra-Brindisi-Capetown: Modificata nel tratto Londra-Brindisi.

martedì e giovedì	12,30	p. Londra	a. 11,45	giovedì e domenica
» »	14,45	a. Parigi	p. 9,30	» »
» »	16.50	p. »	a. 7,25	» »
	—	Marsiglia	p. 19,50	mercoledì e sabato
	—	»	a. 14,30	» »
	—	Roma	p. 12,50	» »
	—	»	a. 11,20	
giovedì e domenica	4,08	Brindisi	p. 8 —	» »
» »	6 —	»	a. —	martedì e venerdì

Nell'andata il percorso Parigi-Brindisi si effettua in treno, via Modane; al ritorno il percorso Brindisi-Marsiglia viene effettuato per via aerea, quello Marsiglia-Parigi in treno.

Riscossione effetti con domanda di protesto.

A datare dal 1° corrente tutte le Sedi, Filiali ed Agenzie degli Istituti di Credito di diritto pubblico, e cioè: Banca d'Italia, Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banca Nazionale del Lavoro, Istituto di S. Paolo di Torino, Monte dei Paschi di Siena, Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano e Banco di Roma, che siano intestatarie di un Conto Corrente Postale, sono autorizzate, in deroga alle disposizioni vigenti, ad omettere, per gli effetti affidati alla Posta per l'incasso con domanda di protesto, l'assegno postale fiduciario previsto dalle istruzioni sul servizio dei Conti Correnti.

In tal caso, l'Ufficio postale che ha fatto eseguire il protesto, ne anticipa le spese, chiedendone, pel tramite dell'Ufficio di origine, il rimborso al mittente mediante un assegno postale tratto a favore dell'Ufficio che ha anticipato le spese.

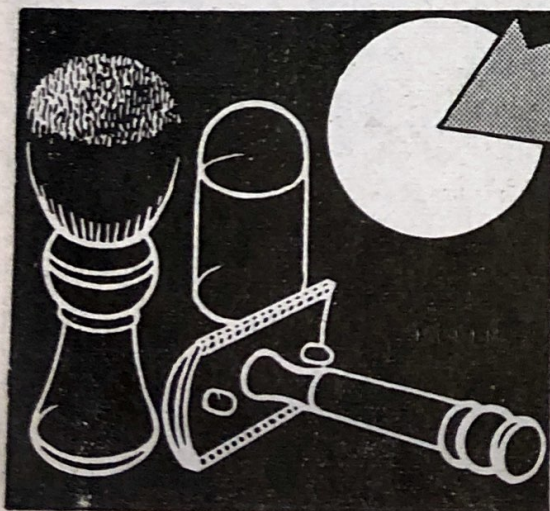
Pacchi postali per la Germania.

L'Amministrazione germanica ha concesso che il lardo, lo strutto, il burro il formaggio, le uova, l'olio per uso domestico, destinati al consumo familiare del destinatario, possano importarsi liberamente nel suo territorio a mezzo di pacchi postali del peso massimo di kg. 5.

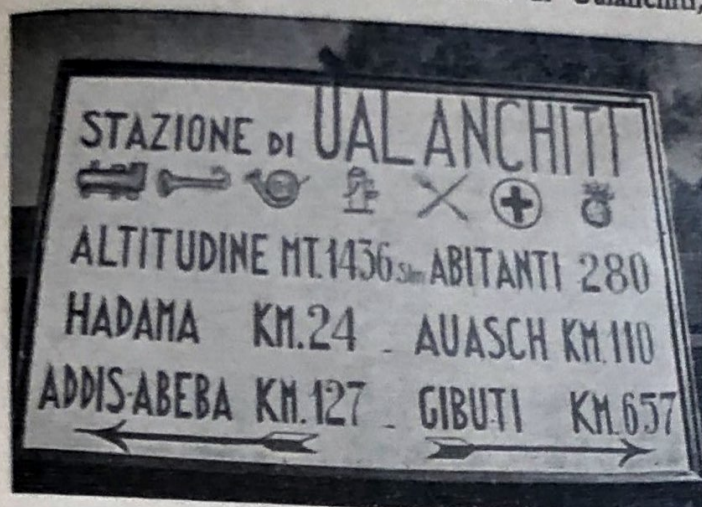
Detti prodotti però, oltre ai diritti doganali ed all'imposta consumo, sono soggetti ad una sopratassa, e, nei riguardi del lardo, anche al diritto previsto per l'analisi concernente la trichina.

Pacchi postali per la Repubblica del Panama.

È stato elevato a kg. 20 il peso massimo consentito, con le seguenti tariffe:

	fino a	1 kg.	L. 15,25
da oltre	1 » »	5 »	» 25,50
»	5 » »	10 »	» 43,75
»	10 » »	15 »	» 61,95
»	15 » »	20 »	» 79,95

V A R I E

Una simpatica iniziativa della « Tevere ».

Per iniziativa e a cura dei valorosi Legionari dei Fasci all'estero, furono collocati alla stazione di Ualanchiti,

lungo la ferrovia Gibuti-Addis Abeba, questi due cartelli indicatori, a imitazione di quelli che il Touring ha diffuso lungo tutte le vie d'Italia e diffonderà lungo tutte

le vie dell'Impero. Le fotografie che pubblichiamo ci sono state cortesemente trasmesse dal Capitano G. Dolcetti.

I tre ultimi volumi di « Terra e Nazioni ».

Nella collezione « *Terra e Nazioni* », pubblicata in nitida edizione illustrata dalla Casa Francesco Vallardi, benemerita della coltura italiana, sono testè venuti in luce tre nuovi volumi: I. *L'Italia - Caratteri generali* — II. *Africa in generale - Africa minore - Libia italiana - Egitto e Sudan anglo-egiziano;* III. *Etiopia - Eritrea - Somalia;* tutti e tre a cura del Prof. ATTILIO MORI della Università di Firenze, il quale nella redazione del 1° volume ebbe a collaboratori i Professori De Magistris, De Marchi, Ghigi, Giusti, Gortani, Merlo, Negri, Sergi, Toniolo, Vercelli, Virgilii; mentre provvide interamente alla redazione degli altri due.

Il volume dedicato all'Italia, di pag. 565, in grande formato, come tutti gli altri della stessa collezione, con 386 figure nel testo e 7 tavole e carte geografiche a colori fuori testo, è il più importante dei tre, presentando in 17 capitoli una compiuta descrizione del nostro Paese nelle sue caratteristiche generali, morfologiche, idrografiche, climatiche, antropologiche, linguistiche, agricole, industriali, commerciali, nella sua flora e nella sua fauna, nella sua formazione statale, nell'ordinamento dello Stato, inclusa la riforma fascista di esso, e nell'espansione demografica e coloniale fino al 1934.

Il volume relativo all'Africa, di circa 400 pagine, con 304 illustrazioni e 5 carte geografiche fuori testo, svolge la materia con lo stesso procedimento adottato nel 1° volume, comprendendo nella denominazione di *Africa minore* il Marocco, l'Algeria e la Tunisia.

All'Etiopia, all'Eritrea e alla Somalia è dedicato — come si è detto — il 3° volume di minor mole (130 pagine in tutto, con 138 figure e una carta). Composto prima che scoppiasse il conflitto italo-etiopico, che si concluse con la conquista italiana dell'impero negussita, il volume rispecchia le condizioni dell'Etiopia quali erano nella prima metà del 1935. Destinato, quindi, ad essere presto superato, specialmente per quanto riguarda le condizioni economiche del Paese, il libro conserverà il pregio che gli deriva dal fatto di prospettare queste condizioni al momento stesso in cui se ne è iniziata la trasformazione.

Questi coraggiosi contributi ad una geografia universale ci riscattano dignitosamente dalla necessità di derivare le tonti della nostra cultura geografica da consimili opere straniere.

La Corporazione della Chimica e il fabbisogno italiano di carburanti.

Il 20 gennaio u. s. si è riunita a Roma, sotto la presidenza di S. E. Lantini, Ministro delle Corporazioni, la Corporazione della Chimica.

Primo argomento all'ordine del giorno era la questione del carburante nazionale.

L'On. Dott. Angelo Tarchi, presidente del Comitato Tecnico Corporativo per i Combustibili Liquidi, illustrò in una esauriente relazione la poderosa opera svolta dal Comitato suddetto per la realizzazione del programma di autarchia tracciatogli dal Duce.

S. E. Puppini, presidente dell'A.G.I.P., illustrò l'attività di detto Ente; l'On. Donegani ed il Prof. M. G. Levi misero in evidenza le possibilità degli impianti in corso di costruzione per la idrogenazione delle ligniti toscane e di quelli che sorgeranno a Bari ed a Livorno per la raffinazione, il *cracking* e la idrogenazione sia dei petroli greggi di Albania, sia dei carboni e delle ligniti nazionali.

L'On. Cilento mise in evidenza le grandi possibilità di produzione alcoolica offerte dalla coltura del sorgo.

L'Ing. F. Roma illustrò i moderni processi di distillazione delle rocce asfaltiche siciliane ed abruzzesi.

L'Ing. S. De Capitani si occupò del problema dei carburanti solidi, passando in rassegna le diverse fonti italiane di tali combustibili.

Dall'insieme della discussione è emerso che il nostro Paese sarà presto in grado di produrre oltre 550 000 tonnellate annue di carburanti nazionali, ossia di far fronte al fabbisogno della autotrazione civile.

I motori ad olio pesante, con accensione a scintilla.

Una interessante categoria di motori ad olio pesante è costituita dai cosidetti « Diesel a bassa pressione », nei quali il rapporto di compressione è limitato ai valori normalmente vigenti nei motori a scoppio di tipo spinto (1:6–1:7), ed è quindi ben lontano dal raggiungere quelli di 1:16-1:20 che sono in uso nei Diesel propriamente detti.

Poichè la compressione dell'aria non risulta sufficiente a farle assumere una temperatura tanto elevata da provocare l'accensione spontanea del combustibile, si ricorre qui alla accensione a mezzo di candele, come nei motori a scoppio.

I motori « a bassa pressione » presentano, in conseguenza appunto di tale loro caratteristica, alcuni vantaggi costruttivi e funzionali, che spiegano la diffusione che essi hanno già assunta all'estero e che incominciano ad avere anche in Italia, per alcune applicazioni (impianti fissi, usi agricoli, autotrazione pesante, motonautica). Essi risultano infatti di costruzione più semplice e più economica di quella dei Diesel propriamente detti, in quanto non richiedono l'impiego di acciai speciali ad alta resistenza; inoltre le pressioni interne molto minori alle quali sono sottoposti la pompa di iniezione e l'intero motore, consentono una maggiore durata.

Il tipo estero più conosciuto è quello dovuto allo svedese Hesselman, caratterizzato dal fatto che in esso si riesce ad ottenere, mediante opportune disposizioni costruttive, una elevata turbolenza della miscela esplosiva.

Il motore Hesselman, costruito in Italia da « La Motomeccanica », è stato da tale Ditta applicato ad alcuni trattori che vennero esposti all'ultimo Salone di Milano. Il motore in oggetto, a 4 cilindri, ha una cilindrata totale di 4710 cmc. ed un rapporto di compressione di 6,5; alla velocità di 1500 giri esso fornisce una potenza di 45 CV (ossia di circa 10 CV per litro di cilindrata), con una pressione media efficace di circa 6 kg./cmq.

Il solo motore italiano di questa categoria fino ad oggi costruito è il tipo Boghetto, a quattro tempi, basato sopra un concetto diametralmente opposto a quello dell'Hesselman. Esso è stato cioè studiato in modo da realizzare la cosiddetta «carica stratificata» della miscela esplosiva e, con essa, i noti vantaggi che il Ricardo si riprometteva di ottenere nei suoi precedenti infruttuosi tentativi del genere.

Il motore Boghetto ha un rapporto di compressione di 1:7 ed a 1650 giri fornisce una potenza di 13 CV per litro di cilindrata, con una pressione media efficace di 7 kg./cmq. L'accensione a scintilla è qui necessaria soltanto per gli avviamenti.

Come si vede, i motori « a bassa pressione » forniscono fin d'ora prestazioni molto soddisfacenti e sono certo suscettibili di notevoli miglioramenti. E' dunque giustificato il vivo interesse col quale i loro progressi sono seguiti in alcune Nazioni, e particolarmente negli Stati Uniti, anche in vista di possibili applicazioni future nel campo aeronautico.

Nel paese dei Tassili.

I Tassili sono una regione montuosa del Sahara algerino, in cui l'erosione degli agenti meteorici ha ricavato dalla roccia una vera selva di torri, cuspidi, castelli, che si ergono in mezzo al deserto con effetto altamente suggestivo. In questa regione singolare ed impervia ha compiuto recentemente un viaggio di studio il Prof. Giuseppe Scortecci, che ne riferisce ampiamente nel fascicolo di febbraio de *Le Vie del Mondo*, illustrando con numerose bellissime fotografie uno degli aspetti meno noti del Continente Nero.

Nello stesso fascicolo A. M. Gobbi Belcredi descrive la *Cecoslovacchia*, diffusamente illustrata in nero e a colori; C. Albertini presenta (pure con illustrazioni in nero e a colori) il *Deutsches Museum* di Monaco; U. Ademollo tratta la questione di *Alessandretta*; R. Bianchi d'Espinosa e G. Masserano, nell'articolo *Guerra e Cartografia in A. O.*, espongono come furono create le carte geografiche dell'Etiopia durante le operazioni belliche.

Un nutrito notiziario geografico-statistico completa l'interessante fascicolo, che consta di 124 pagine, 130 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori, 7 cartine e grafici.

Abbonamento a *Le Vie del Mondo:* L. 40,50 (Estero L. 65.50). Abbonam. semestr.: L. 20.50 (Estero L. 33). Abbonamento cumulativo con *Le Vie d'Italia:* L. 56, (Estero L. 95).

TRA I LIBRI

LIVIUS. – *Dalla occupazione di Assab alla conquista di Cufra*, pag. 140, ill.; *La preparazione della guerra con l'Etiopia*, pag. 150, ill.; *Dal Mareb a Macallè*, pag. 134, ill.; *Da Gorrahei a Neghelli*, pag. 111, ill.; *Le quattro battaglie sul fronte settentrionale e la conquista di Addis Abeba*, pag. 217, ill.; *L'Etiopia contro l'Italia*, pag. 119, ill. – Della collezione « L'Italia ha conquistato l'Impero », Casa Ed. Pinciana, Roma 1936-XV: L. 5 cad.

PAOLO PEOLA. – *Strumenti litici usati dai preistorici della pianura alessandrina.* – Estratto da « Alexandria », fasc. 4, 5, 7, 1936-XIV, pag. 42.

GIUSEPPE STEGAGNO. – *Il veronese Giovanni Arduino e il suo contributo al progresso della scienza geologica.* – Pag. 39 con tavole f. t. Tipografia Operaia, Verona.

GIUSEPPE STEGAGNO. – *Il Lorgna e le prime osservazioni meteorologiche in Verona.* – Opusc., « La Tipografica Veronese », Verona 1936-XV.

PIERO MISCIATTELLI. – *Eremi Senesi.* – Con disegni di Amelia Ambron. – Pag. 131, Libreria Ticci, Siena 1937-XV. L. 20.

Dott. PAUL BOETTCHER. – *Das Tessintal. Versuch einer länderkundlichen Darstellung.* – H. R. Sauerländer and Co., Aarau 1936-XIV, pag. 282, ill.: Fr. 10.

Mons. Dott. ALESSANDRO ADAMI. – *Tra i monumenti della città di Rogliano e dei dintorni.* – « La Provvidenza », Cosenza 1936-XV, pag. 85, ill.: L. 3.

SILVIO VIGEZZI. – *I dialoghi di Silvio. Il Palladio ovvero dello spazio. Il Caravaggio ovvero dell'essere. Il Tiepolo ovvero del divenire.* – Silvio Vigezzi, Via Petrarca 5, Milano 1937-XV, pag. 29.

VINCENZO D'AMICO. – *Necropoli arcaica di Tufara Valfortore.* – « Samnium » Anno VIII, N. 3 e 4, 1935-XIV, pag. 22. – *La campagna del Console P. Decio Mure nel Sannio* (456 U.C.). « Tipi del Sannio », Benevento 1936-XIV, pag. 22.

SANDRO FORESI. – *Storia e leggende sul soggiorno di Napoleone I all'Isola d'Elba.* – Ed. del Giornale « Il Popolano », Portoferraio 1936-XV, pag. 93, ill.: L. 12.

VINCENZO RIVERA. – *Prospettive agricole dell'Impero Etiopico.* – Dott. G. Bardi, Roma 1936-XIV, pag. 217, carta geografica: L. 16.

EZIO GRANELLI. – *La tragedia di due milioni d'italiani.* – Soc. Editr. Novissima, Roma 1936-XIV, pag. 164.

Prof. ROBERTO ALMAGIÀ. – *L'attività scientifica italiana nel campo della geografia durante l'anno XIII E. F.* – Relazione presentata in occasione della XXIV Riunione della S.I.P.S., Palermo 12-18 ottobre 1935-XIII ed estratta dagli « Atti » della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, Roma 1936-XIV, pag. 8.

Dott. PAUL WOLFF – BRUNO ROGHI. – *Olimpiadi 1936.* – Bompiani, Milano 1936-XIV, pag. 24 e 112 tavole fotografiche: L. 35.

GIULIO GANDI. – *Il calcio fiorentino* N. 61. – GIUSEPPE STICCA. – *I Savoia.* Parte Prima: *I Conti* N. 62. – Parte Seconda: *I Duchi* N. 65. – LUISA BECHERUCCI. – *L'Architettura Italiana del Cinquecento* N. 63. – NELLO TARCHIANI. – *La Scultura Italiana dell'Ottocento.* N. 64. – Novissima Enciclopedia Monografica Illustrata, Edizioni « Nemi », Firenze 1935-XIII - 36-XIV - 37-XV, pag. 64 ogni vol., ill.: L. 5 ciascuno.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE – DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – ANTONIO SANTANGELO. – *Cividale.* – Catalogo delle cose d'Arte e di Antichità d'Italia. – Libreria dello Stato Roma 1936-XV, pag. 187, ill.: L. 60.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE – DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – Inventario degli oggetti d'Arte d'Italia. VIII. *Provincie di Ancona e Ascoli Piceno.* – Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 364, ill.: L. 90.

MICHELE SAPONARO. – *Bionda Maria.* – Romanzo. pag. 285, Ed. A. Mondadori, Milano 1936-XV: L. 12.

ANTONIO TARAMELLI – RAFFAELLO DELOGU. – *Il R. Museo Nazionale e la Pinacoteca di Cagliari.* – Nella serie « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia » della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 82, 78 ill.: L. 4,50.

LEO MAGNINO. – *L'evoluzione del Giappone.* – Vol. I della Piccola Biblioteca Orientale « Japonica », Scuola Tip. Italo-Orientale, Grottaferrata 1936-XV, pag. 79: L. 4. Per i Soci del T.C.I. che ne fanno richiesta direttamente all'A. (via Monti Parioli 28, Roma): L. 3, franco di porto.

ARTURO SABATINI. – *Cufra e le sue genti.* – L. Cappelli, Rocca S. Casciano 1936-XIV, pag. 88, 12 tav., 1 carta geografica.

ARNALDO CIPOLLA. – *Da Baldissera a Badoglio.* – Bemporad, pag. 639, molte ill.: L. 20.

RAFFAELE DI LAURO. – *Le terre del lago Tsana.* – Soc. It. Arti Grafiche, Roma 1936-XIV, 2ª ediz., pag. 103, schizzi e ill.: L. 10.

LUIGI MOTTA. – *Le Tigri del Gange.* – Romanzo d'avventure. – Sadel, Milano: L. 4.

Annuario dell'Industria Metallurgica Meccanica e delle Fonderie. – Ed. S.E.D.A.I., Milano 1936-XIV, pag. 865: L. 50.

PAOLO APOSTOLITI. – *Passione d'Africa.* – La Tradizione Editrice, Palermo 1936-XIV, pag. 76: L. 5.

PASQUALE PIERO PETITI. – *Igiene e malattie coloniali.* – Casanova, Torino 1936-XIV, pag. 55, ill.: L. 6,50.

E. BORDIGNON. – *Dal Gran Sasso al Ras Dascian.* – Edit. Rispoli, Napoli 1936-XIV, pag. 243-XXVI, ill., L. 25.

MILZIADE RICCI. – *Montagna pistoiese.* – Nella collana «Incanti d'Italia 1936-XIV», Tip. «La Poligrafica» Firenze 1936-XIV, pag. 37, ill.: L. 5.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. [illegible])
Soci Quinquennali	L. 75,50		(Estero L. [illegible])
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. [illegible])
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. [illegible])

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Statistica dei Soci al 31 Gennaio 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 gennaio 1937		N. [illegible]
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» [illegible]
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 gennaio 1937	» 826	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 gennaio 1937	» 11 918	
		» [illegible]
		N. [illegible]
Presumibili rinnovi annuali già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» [illegible]
Totale Soci		N. [illegible]

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50